

ger i høieste Grad til Forbedring, og jeg vil meget beklage, om Rigsdagen vil vægre sig ved at gaa med til en saadan Forbedring.

Hvad Forholdene ved Helsingør Station angaar, ere de omtalte tilstrækkelig af den ærede Ordfører. Allerede den Omstændighed, at Stationen ligger i 40 Fods Høide over Vandet, altsaa med et meget betydeligt Fald ned til Havnen, gjør, at den er temmelig umulig. Og dertil kommer, at den ligger indelkemt og ikke kan udvides uden ved at tage en Kirkegaard bort og forlægge en Chaussee, altsaa under temmelig uheldige Forhold. Derfor turde en Forlægning af Stationen være høist berettiget; det tror jeg egentlig heller ikke, at Noget har benægtet. Nu siger man imidlertid, at af Hensyn til den kommende Kystbane skal man ikke of fre det Beløb, som Forlægning koster. Jeg tror ikke, at den Anskuelse er rigtig. Jeg skal tillade mig at fremhæve — det er mærkeligt nok, at ingen af de Herrer synes at have set det — at ved en Forlægning som den foreslaede, er det Hensigten at expropriere saaledes, at haade Via dukter og Broer og deslige faae Plads til Dobbeltspor, altsaa saaledes, at der allerede foreløbig er staaet tilstrækkelig Plads for en Kystbane til Helsingør. Det er altsaa slet ikke Tanken at forhindre den, men tværtimod at indrette Forholdet saaledes, at man lettere og hurtigere kan gaa til Anlæget i alt Fald af visse Dele af Kystbanen, naar man bevilger denne.

Flere ærede Medlemmer, særlig det ærede Medlem fra Helsingør (Tvede), opholdt sig ved, at Helsingørs Havn vilde blive generet ved Beseiling af Dampfærger, og at det derfor var bedre at holde Dampfærgeleiet udenfor Havnen. Ja, ganske vist, naar man kan faae 2 forskellige Havne, vil det være meget hensigtsmæssigt, men jeg maa dog tillade mig at gjøre opmærksom paa, hvad det ærede Udvalg ogsaa er oplyst om, at da man for nogle Aar siden bevilgede Udvidelsen af Statshavnen ved Helsingør, var det netop med det for Øie, at man kunde lægge en Dampfærge ind i Havnen. Altsaa har man allerede i 1882—83 — tror jeg det var — taget Hensyn hertil. Helsingørs Havn er ikke saa stærkt beseilet, at der kan være Tale om, at Trafikken vil blive generet ved Dampfærger. Som det ærede Medlem bemærkede, gaar Postkøbet nu allerede ligesaa tidt, som Dampfærger vil komme til at gaa, og jeg antager ikke, at der er saa megen Forskiel mellem Beseiling med Færge og med Dampskib i denne Henseende. Der er ganske vist visse Tider navnlig om Vinteren, hvor Helsingørs Havn er belem-

ret med Skibe. Saa vil det blive et vigtigt Overgangssted til Sverige, men det er ingenlunde givet, at Dampfærgeren saa alletider vil kunne gaa; den er ikke af de heldigste Fartøier i Sjælland, saa maa man maasse benytte sig af et lille Skrueskib, som kan ligge længst ude i Havnen og ikke genere Beseilingen af den. Det forekommer mig, at naar vi have anlagt en Statshavn ved Helsingør særligt med Dampfærgeforbindelsen for Øie, vilde det være ganske urimeligt nu at male et Skrueskib paa Bæggen og sige: Vi kunne ikke seile med Dampfærge ind i den Havn. Dette gjælder i alt Fald ikke den mindre Type af Dampfærger, som efter hvad jeg kan skjønne, og efter hvad der er oplyst for mig — personlig sagtyndig er jeg ikke — altsaa uden Vanskelighed kan befare Helsingørs Havn. Saa vilde ærede Medlemmer imidlertid stræmme os med, at Trafikken bliver saa overordentlig stor, at vi maa have en stor Dampfærge. Det tror jeg ikke, i alt Fald maa jeg bede ærede Medlemmer erindre et Forhold, som er af stor Betydning, nemlig Veilængden, den ringe Veilængde, som Færgeren har at tilbagelægge. Paa Storebælt have vi som bekendt 4 Miles Fart med Dampfærge. Distancen mellem Helsingør og Helsingborg skal jeg ikke angive nøie. Det ærede Medlem (Tvede), som er saa særlig lokaltyndig, nævnte 20 Minuter som den Tid, den nuværende Overfart tager. Dampfærgeren kan tage 6 Jernbanewaggoner, og jeg kan ikke se, at der kan være Noget i Veien for, at den kan gaa temmelig hyppigt mellem Helsingør og Helsingborg Døgnet igjennem, thi den kan jo gaa baade Dag og Nat. Det forekommer mig da, at den ogsaa maa kunne overføre Passagererne, som maatte melde sig; det maa man jo tænke sig. Altsaa naar man anskaffer en Dampfærge, der koster henved 300,000 Kr., vil det være tilstrækkelig. Reserven kan man maasse have andetsteds — og saa synes jeg, at der er liden Grund til at gaa til en Foranstaltning, der vil koste 7—800,000 Kr. og anskaffe en saa stor Dampfærge der, som man slet ikke har Brug for. Efter min Mening har man ikke Brug for den, ikke af Hensyn til Trafikken, thi den kan jo forstørre sig, men fordi Distancen er saa ringe mellem Helsingør og Helsingborg. Ja, det kan jo nok være, at naar de Tider komme, da man vil opstille saadanne Krav, som jeg har hørt Enkelte reise, nemlig at man vil kunne staa ind i Jernbanevognen i Stockholm, og staa ud af den i Italien, man saa maasse vil komme til at behøve en større Dampfærge, men nogle Bogne vil der dog altid kunne gaa med, og de, der særligt ville indskrive