

færgehavns-Anlæg, især naar det som i det foreliggende Tilfælde ikke forud er oplyst, hvor store Udgifter den enkelte Foranstaltning vil føre med sig. Flertallet skjønner dog ikke rettere, end at der, navnlig med Hensyn til Muligheden af ved hurtig Tilveiebringelse af en Dampfærgeforbindelse at lede en større Godstrafik ad den omhandlede Wei, er god Grund til her at anstille et Forsøg i denne Retning, et Forsøg, der foruden i og for sig at være forholdsvis billigt vistnok vil kunne give i alt Fald nogen erfaringsmæssig Veiledning overfor Bedømmelsen af de økonomiske Resultater af fremtidige lignende Anlæg, og Flertallet har derfor troet ogsaa paa dette Punkt at kunne slutte sig til Regjeringsforlaget. De Tvivl, som ere hændte fra, at Anlægget af Dampfærgeleiet i Helsingørs Havn skulde være til væsentlig Ulempe for den øvrige Benyttelse af Havnen, anser Flertallet af os i det Hele taget for fjernede ved de i Bilag I. givne Oplysninger.

I Henhold til Foranstaaende tillader Flertallet sig at indstille Lovforslaget til uforandret Vedtagelse af Landstinget.

Mindretallet (Madsen=Mygdal og G. Nielsen) skjønner ikke rettere, end at Bestræbelserne for Jernbanevæsenets Udvikling, til hvilke Bestræbelser det ganske slutter sig, i første Linie maa have for Øie, hvilken Nytte de foreslaaede Foretagender ville have for Landets Befolkning, for Landets materielle Opkomst og de frembragte Produkters lettest mulige Omsætning og Export. I den Retning er der efter vor Formening meget at gjøre for Landets Borgere, vidtstrakte Egne henligge endnu uden Jernbaner, uagtet Trangen til dem er indlysende. Det forekommer os, at Staten burde anvende sine Midler til Fremme af disse, Befolkningen mere nærliggende Diemed, før der anvendes store Midler til Fremme af Formaal, der formentlig sigte paa fortrinsvis at støtte og ophjælpe den gjennemgaaende Trafik. Smid- lertid skulle vi ingenlunde underkjennde Betydningen ogsaa heraf, selv om vi mene at

kunne sætte dette Formaal i anden Linie. Og da Statskassen har rigelig Evne til at fremhjælpe det Eine, uden at det Andet forsummes, og uden at andre ønskelige Statsformaal, der kunne vinde Rigsdagens Tilslutning, derved skulle blive tilfidesatte, er Bekostningen ikke det overveiende Motiv for vor Tvivl om Betimeligheden og Hensigtsmæssigheden af de i Lovforslaget omhandlede Foranstaltninger, skjøndt vi mene, at disse store Udgifter for Tiden kunne finde en langt frugtbarere Anvendelse for vor Kommunikation andre Steder i Landet.

I Overensstemmelse med denne Grundbetragtning skal Mindretallet med Hensyn til Lovforslagets Enkeltheder iøvrigt bemærke Følgende:

Vi kunne tiltræde den Anskuelse, at der ved Behandlingen af nærværende Lovforslag bør tages særligt Hensyn til Trafikken over Helsingør—Helsingborg, og at en Flytning af Helsingør Station tilligemed Forlægning af et Stykke af Banen i Forbindelse med et Dampfærgeleie i Helsingør Havn eller eventuelt en ny Dampfærgehavn af den Grund maatte være nødvendig. Men de foreliggende Oplysninger have ikke tilstrækkelig kunnet overbevise os om, at det vil være formaalkstienligt i saa Fald at blive staaende ved Anlæg af et Dampfærgeleie i Helsingør Havn. Vel er det oplyst, at dette med fri Ind- og Udseiling af Færgeren kun lægger Beslag paa ca.  $\frac{1}{20}$  af hele Havnebasinet, men da Indseilingsløbet er fælles, er det dog at befrygte, at Dampfærgetrafikken vil være forstyrrende for den almindelige Benyttelse af Havnen. I hvert Fald forudsættes det i Indenrigsministeriets Skrivelse af 12te Januar d. A., at „store Dampfærger af Hensyn til Besæltningen under de nuværende Forhold næppe ville vise sig anvendelige“, at Trafikken som Følge deraf maa besørges af en Dampfærge af den mindre Type, svarende til Lillebeltsfærgeren. Men denne har kun eet Spor og kan kun føre 6 Bogne, hvorimod en Dampfærge af den større Type har 2 Spor og kan føre 16 Bogne. Skulde det nu vise sig, at Tra-