

fører paa hele Udvalgets Vegne og efter Bemyndigelse et Haab om, at der fra Administrationens Side i Fremtiden maatte blive taget mere Hensyn til dansk Arbejde, end Tilfældet hidtil havde været. Og paa egen Regning tilføjede jeg, at jeg vilde forbeholde mig i denne Samling at fremsætte Forslag til Nedsættelse af en Kommission, der kunde undersøge hele dette Spørgsmaal. Naar jeg ikke har taget Initiativet dertil og ikke i denne Samling har indbragt Forslag derom, har det sin ganske naturlige Forklaring deri, at vi i Efteraaret fik oprettet et Handelsministerium. Jeg finder, at det vilde have været malplaceret af mig derefter at komme med et saadant Forslag. I alle Tilfælde vil det være berettiget først at afvente, hvorledes den højtærede Handelsminister vil stille sig til denne Sag. Jeg har det Indtryk, at den højtærede Handelsminister holder af Kommissioner, og det tror jeg, den højtærede Minister gør, fordi han er en praktisk Mand. Han er ikke saa gammel en Parlamentariker, at han har faaet Afsmag for dem. Vilkende jo Kommissioner. Vi have en siddende endnu paa 7de Aar — jeg tør ikke sige, at den er Invalid, men den drejer sig i alt Fald om Invaliditetsspørgsmaalet. Saadanne Kommissioner ere jo heller ikke saa gode, men den højtærede Handelsminister tænker som en praktisk Mand, at en Kommission er en rask Institution: „Den skal arbejde hurtigt, og det skal jeg nok bringe den til, og saa er en Kommission god“, Ja, det mener jeg ogsaa. En Kommission, der bringes til at arbejde hurtigt, er en fortræffelig Ting, og derfor vil jeg meget haabe, at den højtærede Minister ogsaa vil kunne finde Anledning til at nedsætte en Kommission, der tog hele dette slet ikke lille Spørgsmaal op om Hensyntagen til danske Varers Anvendelse i hele Administrationen. Dette gælder jo ikke alene Ministeriet for offentlige Arbejder, men næsten alle Ministerier. Der findes, mig bekendt, ikke et Ministerium, uden at der under dets Ressort henhører Licitationer af en eller anden Art. Der kan jo i det hele taget gøres meget i denne Retning. Jeg vil udtale min Glæde over at have set, at den højtærede Minister for offentlige Arbejder har gjort et Skridt i denne Retning ved at behandle Spørgsmaalet om Bygning af danske Lokomotiver. Jeg mener, at det danske Erhvervsliv bør være den højtærede Minister Tak skyldig, fordi dette Spørgsmaal er taget op, og jeg vil haabe, at det vil lykkes ham at bringe det til en heldig Løsning.

**Tvede:** Naar ærede Medlemmer i den senere Tid har læst deres Aviser, have de set en stadig tilbagevendende Udtalelse om, at Ishindringer have spærret Trafikken Sassnitz—Trelleborg. Det har stadig staaet der i de sidste Uger. Endvidere har man gentagende set herinde fra Hovedstaden Meddelelser om, at Færgetrafikken til Sverige har været henvist til Dampskibsfarten nede fra Havnegade. Der har været Vanskeligheder for Færgerne, og Dampskibene have maattet gaa over i Stedet. Under disse Forhold er en meget stor Trafik bleven ført ned over Farvandet mellem Helsingborg og Helsingør for at opretholde Trafikken mellem Kontinentet og de skandinaviske Lande. Naar jeg ser paa det foreliggende Budget, vil jeg udtale min Beklagelse over, at der ikke paa dette Overslag findes noget som helst Beløb til Afhjælpning af Forholdene ved Helsingør Havn. Denne Havn er i sin Tid overtaget af Staten for at skulle være en Tilflugtshavn, men eftersom Forholdene have udviklet sig, er den ogsaa bleven en Udhavn for København. Den er nu ikke mere et lokalt Spørgsmaal. Der foreligger saaledes fra Grosserersocietetets Komité i Ministeriet for offentlige Arbejder en 2 Aar gammel Henvendelse, hvori Societetet indtrængende anmoder om, at Forholdene ved Helsingør Havn maa blive førte op til Dato, idet Skibsfarten siden den sidste Udvidelse af Havnen i 1886 fuldstændig er løbet fra Havneforholdene, idet de store dybtgaaende og lange Dampskibe slet ikke kunne faa Plads i Havnen. Naar Københavns Havn bliver spærret, hvad der jo ikke har været Tilfældet i flere Aar, men hvad vi faa en lille Smag af i Aar, saa har man kun at falde tilbage paa Helsingør Havn for at faa Trafikken besørget. Det er ikke alene Hovedstadens, men en meget stor Del af det sjællandske Landbrugs Produkter, der skulle udføres over Helsingør Havn, ærede Medlemmer vide nok, hvad det betyder, naar en eller to ugentlige Sendelser komme for sent frem paa det engelske Marked, det betyder Tab af meget betydelige Værdier. Det Spørgsmaal er derfor af afgørende Betydning ikke blot for Helsingør By. For denne By tør man vel nok sige, at Havnen er tilstrækkelig, men den er absolut ikke tilstrækkelig til at opfylde de Opgaver, som i sin Tid blev stillede den, da Staten overtog den, og allermindst, naar den store gennemgaaende Trafik kommer denne Vej. Det viser sig, at Farvandene her er det bedste Forbindelsessted mellem de skan-