

men ligefrem ved en Folge af Omstændighederne. Lidenne have i denne Henseende forandret sig meget betydeligt. Jeg kan erindre, at der for 20 Aar siden var Tale om at nægte de mindre Kjøbstæder Ret til at udføre Korn, hvorimod denne Udsørelse skulde stee fra Kjøbenhavn. Denne Plan kunde naturligtvis ikke gennemføres, men allerede at der kunde være Spørgsmaal derom, er dog meget karakteristisk. Nu forekommer det mig, at det vilde være at gaae til den modsatte Yderlighed, naar man i den Grad vilde tage Hensyn til de mindre Kjøbstæder, at man for deres Skyld nægtede et almeengavnligt Foretagende. Jeg troer heller ikke, at det er rigtigt, naar man paastaar, at det vil skade Kjøbstæderne. Jeg troer ikke, at Erfaring har vist det; saavidt mig bekjendt, er man i andre Lænder kommen til den Anskuelse, at der vel kan være nogle enkelte Classer af Næringsdrivende, for Exempel Juvelerer og Guldsmede og lignende, der beskæftige sig med Forarbejdelse af kostbare Luxusartikler, der derved kunde lide, men ingenlunde de mindre Kjøbstæder i det Hele taget. Naar dernæst det ærede Fleertal troer, at Jylland kunde føle sig forurettet, da glæder det mig at finde en saadan Interesse for Jylland hos flere af de Herrer, der ikke ere derfra. Det er allerede af et æret Medlem yttret igaar, at, efter hans Formening, er det ikke nogen almindelig Mening i Jylland, at det vilde være en Forurettelse, og dertil kan jeg ganske slutte mig. Jeg anseer det tværtimod for gavnligt for Jyllands Bedkommende, fordi jeg troer, at de, der i Jylland ønske lignende Foretagender, med Grund kunne støtte deres Paastand om Saadant paa, hvad der allerede er udført i andre Dele af Landet (Hør!). Jeg troer fremdeles, at det maa indrømmes, at, selv om der forelaa et almindeligt Jernbaneproject for hele Landet, saa vilde da Jernbanen fra Roskilde til Korsør være den, der havde Krav paa først at fremmes (Hør!), og at man, selv om man antog, at det Hele burde bortfalde, dog ikke vilde kunne komme til det Resultat at sige, at en Bane i Jylland skulde være den første,

der skulde fremmes, men at man, selv for Jyllands Bedkommende, derimod vilde indrømme, at det maatte være Jernbanen til Korsør, der først maatte komme i Betragtning. Naar endelig den ærede Landstingsmand, der idag har ført Ordet for Fleertallet (Treschow), var af den Formening, at der gives mange andre Maader at understøtte Agerbrug, Handel og Industrie paa end ved Jernbaner, da er det vel saa; men Spørgsmaalet er, om der gives noget Middel, der i den Grad vilde være gavnligt som Jernbaneforetagender. Jeg bliver naturligtvis ikke staaende ved Jernbanen fra Kjøbenhavn til Korsør, men anvender det paa en Plan til et almindeligt Jernbanenet. Hvad nu for det Første Agerbruget angaaer, da veed jo Enhver i Thinget, at vi ikke sjældent have bevilget Summer til Understøttelse af Agerbruget, og at Jernbaner ogsaa ere til Begunstigelse for Agerbruget kan heller ikke modsiges. Hvad dernæst angaaer Handelen, har den sidste ærede Taler fornemmelig fremhævet Havneanlæg. Ja, Havneanlæg kunne gavne Handelen meget betydeligt, men jeg maa tillade mig at gjøre opmærksom paa, at det fornemmelig gjælder Handelen paa Udlandet, og jeg troer, at efter rigtige statsøconomiske Grundsætninger er det den indenrigske Handel, der er den vigtigste, og det vil ikke kunne nægtes, at for den indenrigske Handel ere Jernbaner et ganske anderledes Middel til Opsving end Havne. Hvad endelig Industrien angaaer, da er det en Sag, hvori jeg maa tillade mig at tiltroe mig selv speciel Erfaring, og jeg skulde derfor tillade mig at udtale den Mening, at der ikke gives noget som helst Middel til at fremme Industrien i Landet, der kan sammenlignes med den Nytte, Jernbaner gjøre. Man har ofte udtalt, at Industrien i Danmark stod tilbage, man har ofte udtalt, at vi ikke kunne konkurrere med Udlandet; jeg skal tillade mig at formene, at en af de væsentligste Grunde, ja maaskee Hovedgrunden dertil er Mangelen paa gode Communicationsmidler, Mangelen paa en let Forbindelse, deels indbyrdes i selve Landet, deels med Udlandet.