

**Morf:** Jeg maa tilstaae, at det undrer mig ved denne Debat i flere Tilfælde at see Mænd, som jeg ellers regner paa, og som ogsaa i Gjerning have vist, at de gaae i Spidsen for Fremstridt, hvor der er Tale om Udviklingen af vort Lands materielle Evner, fremkomme med saa overordentlig mange Betænklichkeiten, da det jo vistnok er anerkjendt, at til Udviklingen af de materielle Evner netop Jernbaneanlæg er et af de virksomste Midler. Jeg skal kun ganske let berøre den Forunderlighed, at man for de allerede bestaaende Jernbaners Vedkommende har villet drage ind en Kritik angaaende Driften med Hensyn til Taxterne, netop i en Retning, som synes ogsaa mig at thde hen paa en fremstribende Bevægelse, nemlig paa det Princip at søge at fremkalde en større Beskjæftigelse gennem en Nedsættelse af Taxterne, og allermest har det undret mig, at høre Tvivlene fremkomme fra den Mand, som netop har Fortjenesten af at have gjort de meest radicale Forandringer her i Landet i denne Henseende; jeg behøver kun at nævne Primærskystemet ved Brevportoen. Hvad de Baner angaaer, som der her er Tale om, synes det mig, at de ere en ligefrem Conseqvent af, hvad der tidligere er vedtaget. Jeg vil her først tale om det største Stykke, nemlig den vendsysselste Bane. Man vil dog vistnok indrømme, at dette Stykke Bane har fra Først af været forudsat ligefrem som et nødvendigt Led med i den Linie, som man vedtog ved Loven af 1861, idet man jo nemlig da vedtog et Længdesystem i Modsatning til den saakaldte Overbane og ganske vist ved dette Længdesystem tænkte paa en gennemgaaende Trafik som medvirkende til, at Banerne kunde fremme Udviklingen og føre til Rentabilitet. Jeg troer, at man i selve de herfor vedtagne Baner kan finde Beviset herfor, thi dersom det ikke var Meningen, at Banen fra Aalborg ned sydpaa skulde være et Stykke af en heel Bane, der skulde danne en gennemgaaende Trafik hele Sjælland igjennem, og som tillige over Frederikshavn skulde danne et Forbindelsesled med de øvrige skandinaviske Lande, saa maatte det undre i allerhøieste Grad, hvorfor man optog det Stykke, som sikkerlig vil være et af de mindst rentable paa hele Banen, nemlig Aal-

borg—Hobro. Aalborg—Hobro-Banen, 6—7 Mile lang, gaaer igjennem et Terrain, der vistnok er allermindst stikket til at føde et saadant Anlæg, saameget mere som Forbindelsen med Liimfjorden allerede er tilstede ved Skibe. Dette Stykke Bane kan efter min Formening kun være blevet vedtaget under den Forudsætning, at Vendsysselbanen vilde komme som et Supplement dertil, og naar Vendsysselbanen ikke i sin Tid med det Samme blev vedtagen, saa troer jeg ganske vist, at der var Grund til, at man udsatte det, nemlig af Hensyn til, at man endnu ikke havde taget nogen Bestemmelse om, hvorledes man skulde tilvejebringe Forbindelsen over Liimfjorden; men paa den anden Side kan det heller ikke nægtes, at skjøndt man endnu foreløbig kun er kommen til et negativt Resultat i denne Retning, saa er man dog kommen til et Resultat, idet man paa et andet Sted, hvor man havde taget en Bestemmelse, har udstedt dennes Udførelse indtil videre, nemlig ved Lille Belt og tildeels ogsaa ved Store Belt, hvor der var Tale om Dampfærger, men hvor man foreløbig ingen Dampfærger vil have; man erkjender altsaa, at den gennemgaaende Trafik kan føres, uagtet man bruger de ordinære Veie over Vandet. Det Resultat er man kommen til ved den gennemgaaende Trafik, som gaaer fra Hovedstaden gennem Thyen til Hamborg; der er altsaa ikke Noget i Veien for, at man gennemfører den gennemgaaende Bane heelt ud til Sjælland, idet man naaer, at Overførslen over Liimfjorden ogsaa derved har faaet sin foreløbige Løsning. Man vil ikke nægte, at den syenste Bane er i alt Væsentligt bygget af Hensyn til den gennemgaaende Trafik fra Hovedstaden til Fasilandet. Dersom det ikke var saa vilde jeg atter sige, at jeg ikke kunde see, hvorfor man havde lagt den syenste Bane, som man har; thi den er ganske vist ikke lagt, hvor den vilde være heldigt for den locale Trafik; Stykket imellem Odense og Middelfart vilde da ligesaa lidt efter min Formening være bygget som Linien mellem Aalborg og Hobro, medens den heelt anden Linie paa Thyen vilde have været den naturligeste. Den gennemgaaende Trafik har altsaa været et Motiv for den ene og den anden Bane; for den ene Banes Vedkommende byggede man den strax heelt ud, idet man