

der er fuldt saa megen Sikkerhed for Forbindelsen med den jydsk Everbane, naar en saadan Bestemmelse er optagen i Loven, som naar Ribebanen er bleven bygget.

**Indenrigsministeren:** Jeg tror ikke, at det ærede Medlem har Ret i, at det er aldeles ligegyldigt, enten vi bygge Banen eller ikke, og jeg tror i alt Fald, at for Ribe By er det af ganske overordentlig Betydning, om den skal vente et Par Aar paa denne Bane eller ikke.

**Frederiksen:** Det ærede Medlem, som nylig talte, fremsatte en Grundsætning, som til dels allerede er gjort gjældende, men som han ønskede gjennemført endnu videre, nemlig at Sidebaner ikke burde bygges af Staten, men af Kommunerne, af Private. Denne Grundsætning forekommer mig aldeles forkastelig. Jeg er ganske enig med det ærede Medlem i — og det er ogsaa gjort gjældende fra Regjeringens Side —, at de, der nærmest ere interesserede i en saadan Sidebane, navnlig vedkommende Kommuner, skulle give et flækkeligt Tilskud til Sagens Gjennemførelse; men dette kan i og for sig lige godt ske, hvad enten Staten eller Private bygge Banen, og navnlig kan det ske, hvor man forøvrigt har Statsbanesystemet; men det er ubetinget urigtigt, at Sidebanerne tilhøre Private. Banerne blive dyrere derved, og der vil ikke paa samme Maade, som naar det Offentlige driver dem, kunne blive taget Hensyn til det Almenes Interesse. Jeg skal i dette Dieblit ikke udvikle dette nærmere; jeg har saa ofte høvt Leilighed dertil, og navnlig hørte jeg til dem, som, den Gang denne Sag først var paa Bane, nemlig da Spørgsmaalet var for, om Banerne i Sylland skulde drives af Staten eller af Private, bestemt udtalte, at jeg, hvor meget jeg end overalt ellers holder paa den private Virksomhed, dog her ved de store samlede Kommunikationsmidler mener, at det Offentlige bør stræbe ind, idet her ikke er Plads for de Private, naar man kan faae det Offentlige til at tage fat og bygge.

**Octavius Hansen:** Jeg tror, at det ærede Medlem for Sorø Amts 2den Valgkreds (Alberti) seilede noget ved at tillægge Norges Forbindelse med Frederikshavn en overveiende Betydning lige overfor Forbindelsen med Sverige over Gøteborg. Det vil ikke være ærede Medlemmer ubekendt, at der i Norge meget alvorlig er tænkt paa at bygge en Jernbane fra Christiania igjennem Smaaløbnene, en Bane, som skulde forkattes langs Bestyrelsen af Sverige ned til Gøteborg. Det er en Bane, som der lægges megen Vægt paa i Norge, og hvorigjennem man venter, at en stor Del af Godsstrømmen vil tage Vej. Derved vil Udførselen fra Gøteborg blive

endnu vigtigere, end den allerede nu er; men at det allerede nu er en meget væsentlig Ting for Sylland at komme i Forbindelse med Sverige — hvad jo ogsaa vel nærmest kun kan ske ved Forbindelse imellem Frederikshavn og Gøteborg — er der ingen Tvivl om; og jeg anser det for en meget væsentlig Ting, om der fra Regjeringens Side kunde arbejdes for en stadig Jernbaneforbindelse imellem Frederikshavn og Gøteborg (Munterhed) — jeg mener naturligvis Dampskibsforbindelse; jeg lod mig forlede af det ærede Medlem for Sorø Amts 2den Valgkreds, der talte om en fast Forbindelse imellem Frederikshavn og Norge. Muligvis ere Havneforholdene ved Frederikshavn af den Bestaafenhed, at de ikke egne sig til, at større Dampskibe kunne lægge til der; men ærede Medlemmer vide vist, at der tillige er projekteret at tilveiebringe en Havn ved Hirtsholmene, som vist i enhver Henseende vil tilfredsstille Jordrøngene med Hensyn til Udfiskning, og som ogsaa i andre Henseender er af største Vigtighed for Landet. — Det, der nærmest foranledigede mig til at tage Ordet, var den Bemærkning, hvormed den ærede Ordfører sluttede sit Foredrag, idet han gjorde opmærksom paa, at der i de forfikkommende Aaringer vilde blive givet meget betydelige Bidrag fra Statens Side til Jernbanevæsenet; han nævnte, saavidt jeg erindrer, mellem 2 og 3 Millioner i det kommende Aar, og for det følgende vilde det vel omtrent blive lige saa Meget. Men naar man, mine Herrer, saaledes vil betragte Anlægget af Jernbaner og Statens Bidrag dertil som en aarlig Udgift, der nødvendigvis skal afholdes af de aarlige Indtægter, vil det være meget lang Tid, inden vi faae tilendebragt den Omformning, som Jernbanernes Fremkomst nødvendigvis har medført for ethvert Land. Jeg tror imidlertid, at dette er en meget daarlig Finantspolitik, en ligesaa daarlig som den Finantspolitik, som Regjeringen synes at hylde med Hensyn til Udgifterne til Fæstningsværkernes Anlæg, idet den vil fordele dem paa en lang Tid og lade, som om Udgifterne væsentligt skulle afholdes af det aarlige Overflud. Det er ikke den Maade, hvorpaa fornuftige Privatmænd ville indrette deres finantsielle Forhold, naar der for deres Vedkommende er Tale om en Omformning, der kunde stilles i Sammenligning med Jernbanerne. Man vilde ikke faste det paa det aarlige Budget, men man vilde faste det paa en Kapitalkonto; der er her Tale om en Grundforbedring, en Ombygning, som er ligesom nødvendig, og som vilde komme os dobbelt til Gavn, naar den foregaar hurtigt, og den vil da forrente sig ganske anderledes, end naar vi tage Arbeidet stykkevis og fordele det paa en længere Aarrække. Jeg tror, at det i Længden vil vise sig at være mest økonomisk at tage energisk fat med Hensyn til saadanne Ting som Jernbaner. Se vi hen til, hvorledes Forholdene i saa Henseende have udviklet sig i vort