

dagen, og som kræder af mig en temmelig stor Forberedelse. Jeg staar i dette Diebliff alt i Forhandling med Riassdagen om 30 Lovforslag eller flere og er temmelig optagen; det er derfor for mig et tvivlsomt Spørgsmaal, om det er heldigt i Slutningen af Riassdaagsamlingen at bringe en Sag frem til 1ste Behandling, da den fornuftigvis ikke kan ventes at blive gennemført i Samlingen. Men hvorom Alting er, saa skal jeg betænke mig paa det. Jeg skal nu i hvert Fald sige til den ærede Ordfører, at saasnart Riassdagen træder sammen i næste Oktober Maaned, skal Sagen blive forelagt strax. Det Løfte vil jeg i hvert Fald give som endeligt. Overfor om den allerede kan komme i den sidste Del af indværende Samling, vil jeg tage et Forbehold. Dels veed jeg ikke, om jeg kan blive fuldt færdig, da der fordres endnu et stort Arbejde, og dels er det et stort Spørgsmaal, om det vil være hensigtsmæssigt. Dette med Hensyn til Jernbanespørgsmaalet i Almindelighed. — Jeg skal derefter gaa over til at gjøre nogle Bemærkninger om Anlægget af Ribebanen, og jeg maa i den Anledning tillade mig at gjentagde i det høie Things Erindring den Situation, der forelaa og har foreliggaet for Koncessionens Givelse. I 1872—73 blev i Folkethinget forhandlet et Lovforslag om Anlægget af Limfjordsbroen og Anlæg af Jernbanestrækningen fra Bramminge til Ribe. Flertallet i vedkommende Udvalg foreslog at bevilge Jernbanen fra Bramminge til Ribe og paafaldte ligefrem Regjeringens Interesse for dette Baneanlæg, idet Udvalget i sin Motivering udtalte, at man antog, at dette Anlæg vilde faae Betydning for en eventuel Marsfbane gjennem Hertugdømmerne, hvilken Bane man tillagde stor Betydning. Altsaa det ærede Udvalg og Folkethinget med det skjød Regjeringen frem paa snarest muligt at faae anlagt en Jernbane fra Ribe til Landgrændsen. Dette er Udgangs punktet. 1881 fik man saa fra den preussiske Regjering Meddelelse om, at der nu vilde blive anlagt en Jernbane fra Heide i Holsten til Landgrændsen, det vil sige det Samme som fra Landgrændsen til Hamborg, og der blev da forelagt i — jeg tror nok 4 Sessjoner, i Tidrummet fra 1881—1886 — 4 Gange Lovforslag om Anlæg af en Jernbane fra Ribe til Landgrændsen. Lovforslaaget blev som bekendt ikke færdigt og meget sjældent fremmet her i Thinget. I 1885 henvendte den preussiske Regjering sig til den danske Regjering og forlangte en Forhandling om Banetilslutning ved Landgrændsen i Anledning af det Anlæg, som den bebudede at

ville have færdigt i Foraaret 1887. Som saat er Lovhjemmel søgt adskillige Gange, ikke fordi den er absolut nødvendig, men fordi Regjeringen jo altid har erkjendt, at dette er den rette Vej at gaa, naar man kan gaa den. Hvorledes vilde nu Situationen være bleven — ikke blot overfor vort eget Lands Interesse, overfor Ribe og Esbjerg, der ligger dernede — men hvorledes vilde det ikke efter at vi havde en Jernbane fra Thisted ned til Ribe, medens der paa thst Side var en Jernbane, der begyndte $\frac{1}{2}$ Mil Syd for Ribe og gik til Heide, tage sig ud, naar disse $\frac{1}{2}$ Mil Bane fra Ribe ned til Landgrændsen stod ubygget? Det forekom rigtig nok Regjeringen, at ville være en for Landet og dets Beboere, for Staten og dets Interesser saa mærkkelig Situation, at der maatte bødes paa den saa snart som muligt. Jeg antager nu nok, at det høie Thing og særlig det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Vera), der den Gang var saa forhippet paa, at Intet skulde ske, er noget medskyldig i, at Intet skete den Gang. Man gav altsaa Koncessionen. Jeg tror, at det vilde have været en sand Skandale for vort Land at have de $\frac{1}{2}$ Mil staaende der uden Bane, medens vi ellers havde en fortløbende Bane fra Thisted til Heide. Man maatte altsaa tage under Overveielse, om man ikke kunde gaa frem paa en anden Maade. Den ærede Ordfører mente, at det vilde have været bedre at give en provisorisk Lov. Det kan jeg ikke erkjende. Det vilde have været en høist besynderlig Ting at give en provisorisk Lov om en Jernbane, og man vilde jo desuden saa have været udsat for, at Loven senere blev forfattet, og jeg veed ikke, hvilken Situation der i dette Tilfælde vilde være fremkommet. Det blev altsaa et Spørgsmaal, om Administrationen ikke havde Bemyndigelse til at give Koncession paa Jernbaner, og det mente man at have. Det er ganske rigtigt, at der fra 1851 foreligger en Erklæring fra Generalprokurøren om, at Myndigheden dertil maatte antages at være gaaet over til Lovgivningsmagten, men en saadan Erklæring er jo paa ingen Maade forbindende. Den argumenterer nærmest ud fra, at det er saa stor og vigtig en Sag, at det turde være rigtigt, at den gives ad Lovgivningens Vej. Regjeringen har ogsaa mange Gange erkjendt, at det er det Unsigeligste og Bedste. Spørgsmaalet er imidlertid, om Regjeringen ikke har Lov til administrativt at give Koncessionen. Dette er det Forhold, der har bestaaet for 1848 — i Følg. af 5te Marts 1845 forudsættes det jo bestemt, at der kan gives sa. Koncession — og Spørgsmaalet er da, om