

gjør i alt Fald mange Kvæghandlere — at sende det over Esbjerg. Det synes jeg ikke taler for, at denne Vint er saa behærlig, ubehagelig og vanstelt, at nu Staten skal offere Millioner for at tage Sagen i sin Haand. Naar disse Fordringer, at Staten skal overtage alle mulige Institutioner og Virksomheder, skulle vedblive at stige, og netop skulle hjælpes frem fra Repræsentationens Side, saa er det klart, at vi ganske simpelt for at spare Skatteyderne 1 Kr. tvinge dem til at udgive 2 Kr. Man kan begunstige en enkelt Egn paa det øvrige Lands Bekostning, men at begunstige hele Landet gennem dyr Statsdrift og Statsinstitutioner, som Folk altid stille større Fordringer til end til de private, og som ikke kunne arbejde med den Kraft og Energi — dertil er alt Statsmaskineri altfor dyrt og arbejder for tungt — det giver som Resultat, at Skatteyderne i Stedet for 1 Kr. maa give 2 Kr., og hvem kommer saa til at bære disse Udgifter? Det gjør til Syvende og Sidst Landbruget, thi der er ikke andre Steder at tage dem fra. Det er derfor i Skatteydernes Interessse, at jeg bestemt maa protestere mod den unødvendige Principforandring, man nu vil foretage her. Man vil maasse sige: Det er Esbjerg, vi især ville hjælpe. Der er særlige Grunde til at skabe Noget der. Men saa spørger jeg: Hvad er det for Grunde? Vi have anlagt Havn der til Befordring af visse Varer. Vi have bevilget, hvad der hører dertil, og begunstiget Esbjerg paa mange Maader allerede ved Subventionen. Hvad Grund er der til at begunstige Esbjerg paa enhver Maade fremfor Aalborg, Aarhus og andre Havnesteder? Det forekommer mig behynderligt, at disse Byer, som have gjort store Offre og have anstrængt sig for at faae god Havn og gode Transportmidler, Jernbaner for at føre den lokale Trafik til Byen og have sørget for billige Farter og Seilads til Udlandet, skulle forfølges fra Statens Side ved, at man tvinger andre Pladser frem paa deres Bekostning. Staten har jo nok Magt til at skabe saadanne Handelspladser. Lad os minde, hvorledes Oldtidens romerske Keisere kunde skabe dem, Ludvig den Fjortende skabte jo ogsaa Versailles paa det bare Sand, men det er dog klart nok, at det kun kunde gjøres ved overordentlig store Offre. De, der her maa betale disse Offre, det er til Syvende og Sidst Skatteyderne. Hvad Gjedserrouuten angaar og dens Oparbejde af den transiterende Trafik, da forekommer det mig, at foregaaende ærede Talere med fuld Ret gjorde opmærksom paa, at Transithandel overhovedet er det

meget risikabelt at basere større Indtægter paa. Naar vi skulle have større Udgifter for at befordre svenskt og norsk Gods til Thyssland, saa maa det være, for at vi kunne faae en nogenlunde tilsvarende Indtægt. Vi kunne ikke give 20, 30, ja maasse 40 Millioner Kr. ud, for at Svenske og Norske kunne kjøre paa en billigere og behageligere Maade til Thyssland. Vi maa dog have en rimelig Rente af vore Kapitaler, saaledes at det bliver til nogen Fordel; at der kan blive en indirekte Fordel, det kan ikke bestrides, nemlig derved, at større Varemengder kunne komme billigere til Kjøbenhavn end andre Steder, og vi kunne have Fordel af mange Reisende etc. etc., men Spørgsmaalet er dog, om de Offre, der bringes, staa i nogetsomhelst Forhold til Udbyttet. Vi have her ogsaa at kjæmpe mod en Naturkraft, som er overordentlig haard, og som vi i Længden vistnok alligevel ikke kunne blive ved at bekjæmpe, og det er Havet. Det vil bestandig blive en billigere Veie at benytte end at tvinge Trafikken frem ad Landjorden. Naar man undtager Kreaturer og levende Væsener og Varer, som ikke taale Omladning, ville bestandig de Varer, som komme fra Thyssland til Norge og Sverig eller komme fra Christiania, Gøteborg og Helsingborg til Thyssland, søge Vandveien; dette gjælder særlig de tunge Masser, som det ikke kan betale sig at sende med Jernbanen. Vi maa sørge for ikke altfor meget at engagere os her. Jeg benægter ikke, at Noget kan gjøres, og jeg er den ærede Minister meget taknemlig for, at han søger tilbeiebragt en Dampfærgeforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, men det hele Spørgsmaal trænger til noiere Overveielse i Forbindelse med Spørgsmaalet om Frihavn etc., og det kan godt være, vi saa kom til bedre Resultat. Den ærede Ordfører syntes at gaa ud fra, at man er berettiget til at rejse stærk Anke mod Enhver, som ikke vil acceptere denne Plan. Men der er dog noget Tvivlsomt ved den, og Beviset for, at den vil bringe Landet Gavn i Forhold til de Offre, der kræves, mangler endnu. Jeg skal dog her oplyse, at det er ganske vist, at den nye Gøteborg-Bane ikke har udrettet Meget, men den har jo ogsaa virket saa kort; jeg veed ikke, hvad der gaar den Veie, men der er ikke gaaet Mere med Dampstib direkte til Helsingør end tidligere, der er saa godt som ikke mere Gods end før; dette synes ikke at tyde paa nogen overordentlig Trang til denne Route. At disse Spørgsmaal imidlertid trænge til noie Overveielse, og at vi bør gjøre, hvad vi kunne, for at fremme Landbrugets økono-