

ffjøndt den ikke vil gjøre den Nytte, som en let Jernbane, om end jeg erkjender, at den vil gjøre Nytte, og det er derfor underligt, at man ikke tidligere har taget fat paa Spørgsmaalet. Derfor er der foretaget Undersøgelse, om ikke en let Jernbane til Frederikshavn nu kunde være passende, og om ikke Staten derpaa skulde offere $\frac{1}{2}$ Million og ikke Videre. Om det vil være forsvareligt, afhænger egentlig af den Fremtid, Slagen i Jisseriet vil have. Thi Slagen er egentlig en Jisserby; der er naturligvis andre Mennesker, men hele dens Position bestemmer den for Jisseri, og Jisserne i Slagen ere ubelbøgt stillede. Nu er Spørgsmaalet: hvad vil der ske, naar de fik en Landevei? Man vilde faae en billigere og sikkrere Transportmaade, men man vilde ikke opnaa det, som er det Væsentlige, nemlig en Prisforhøielse. Jeg veed meget vel, at Jernbanen skaber ikke nye Værdier paa Jist og andre Produkter i Slagen, men den fordeles Værdierne saaledes, at man i Slagen kan faae samme Pris for Jist, som i Frederikshavn, men det kan man ikke faae nu. Naturligvis fordi Transporten tager lang Tid og har sine Vanskeligheder, er, efter hvad der er opgivet mig — og jeg har ingen Grund til at tvivle paa Paalideligheden deraf — Differencen mellem Prisen paa Jist i Frederikshavn og Slagen 4—5 Ore pr. Bund. Man vil kunne indvinde meget Betydeligt paa denne Difference ved en Jernbane, ikke ved en Landevei. Derfor siger jeg: Er det overkommeligt at gaa til en Jernbane, saa er det bedst at gaa dertil. En saadan Difference er selvfølgelig ikke alene tilstede ved denne Vare, den eneste, der udføres fra Slagen, men den findes ogsaa ved alle de Varer, der indføres til Slagen. Jeg skal nævne et Par Exemppler, thi der synes jo at være Trang til at lyse op i dette Forhold. Naar Kalk i Frederikshavn f. Ex. koster, lad os sige 5 Kr. — Maal og Vægt ere jo ligegyldige, det er jo kun Forholdet, der skal fremdrages — saa koster den i Slagen 6 Kr.; naar Mursten i Frederikshavn koste 21, saa koste de i Slagen 25, Rug i Frederikshavn koster 9, i Slagen $10\frac{1}{2}$, Rugbrød i Frederikshavn koster 35 Ore, i Slagen 45. Denne Difference er altsaa foranlediget ved Slagens isolerede Beliggenhed. Derfor siger jeg, at, uagtet Slagen er en lille Plads, der naturligvis ikke veier Meget i vort Land og heller ikke veier Meget i økonomisk Forstand, saa finder jeg, at den maa kunne bringe noget Offer, og at det kan forsvares, at den bringer noget Offer, for at komme i en bedre Forbindelse med Omverdenen. Derfor har jeg kommunalt ikke fundet usforvarligt, at Slagen gav et større Bidrag, og derfor har

jeg heller ikke fundet det usforvarligt, at den paatog sig Driften af Jernbanen. Jeg anerkjender ikke, som den ærede 3die Landskingsmand for 3die Kreds (Kump) sagde, at det var saa naturligt, at Hjørring Amtsraad skjød denne Sag fra sig over paa Slagen; men man maa erkjende, at det er godt for Slagen, at den selv staar for Driften, naar det kan ske uden altfor stor Risiko; den bør selv have Bestemmelse over, hvorledes Driften skal foregaa, for at den kan foregaa efter Slagboernes Interesse. — Nu maa ærede Medlemmer ikke glemme, at det er en Jernbane af særlig Værdighed, at den har en Sporvidde af 1 Meter, at den har Skinner af 25 Pds. Vægt og let Driftsmateriel. Man kan anlægge den, inklusive Driftsmateriel og Expropriationsomkostninger for 150,000 Kr. pr. Mil; det er saa langt under, hvad man ellers hender i lignende Forhold. Driften vil kunne foregaa meget billigt. Medens vi paa de Baner, der naa Lavest, have haft en Gjennemsnits-Driftsindgift af omtrent 13,000 Kr., saa er der inget Grund til at tvivle om, at denne kan gaa ned til 6,000 Kr. pr. Banemil, hvilket altsaa vil sige, at der for at faae Balance skal indvindes 30,000 Kr. med to Daglig. Om en saadan Banes Drift kan dække sig, kan jeg naturligvis ikke sige noget Bestemt om, fordi det, som sagt, saa meget kommer an paa hvorledes Jisseriet vil udvikle sig, og hvor stor Exportmængden af Jist bliver. Heller ikke Persontrafikken kan beregnes. Der foreligger imidlertid for mig meget bestemte Kalkuler i den Retning, og jeg behøver end ikke alene at lægge Vægt paa dem, idet der fra en Mand foreligger et positivt Tilbud om at overtage Jernbanens Bygning for den Sum, her er nævnt, og at overtage Driften i de første 10 Aar med 2 Tog daglig og saa endda aflevere et Reservecapital paa 30,000 Kroner, naar de 10 Aar ere gaaede. Det forekommer mig at være et ret overbevisende Argument, naar man fra en solid Mand faaer et saadant Tilbud, og jeg kan ikke sige Andet, end at det har styrket mig i min Overbevisning om, at det er en rigtig og forsvarelig Vej, jeg her er gaaet. — At et æret Medlem vil mene, at Spørgsmaalet end ikke fortjener Undersøgelse, forbanjer mig dog, men det maa nu blive det ærede Medlems Sag. Det ærede Medlem vil have Sagen afvist, det haaber jeg dog ikke vil ske. Men endnu mærkeligere er det, naar det ærede Medlem udtaler, at han er en Ven af Jernbaner, hvor de gjøre positivt og bestemt Gavn, thi sikkert og vist er det, at denne Jernbane vil gjøre positivt og bestemt Gavn. Hvis det ærede Medlem vil være