

Sympati. Jeg tror, dens Gennemførelse vil kunne gøre megen Gavn. I Øjeblikket kan jeg ikke udtale mig nærmere, men maa indskrænke mig til at sige, at jeg skal tage Sagen under velvillig Overvejelse, ligesom min Forgænger har lovet.

Hvad angaar den lille Bevilling paa 500 Kr. til Fredsbureauet i Bern, beklager jeg at høre, at den fra flere Sider i dette Ting ikke modtages med Velvillie. Dette forundrer mig noget, da Tinget i 1897 har bevilget 2,000 Kr. til denne Sag. Naar jeg har fundet mig foranlediget til at bede om en aarlig Bevilling, ligger det nærmest i, at jeg i denne Henseende har ment, at man burde rette sig efter vore to Nabolande, af hvilke Norge siden 1896 har givet 500 Kr. i aarligt Bidrag og Sverrig siden 1901 700 Kr. I øvrigt kan jeg være enig med det ærede 4de kongevalgte Medlem (Steffensen), at vi naturligvis ikke i alle Henseender behøve at gøre ganske det samme som Sverrig og Norge. Hvad angaar Udtrykket „aarlig“, der er brugt, da troede jeg ikke, at det kunde falde fremmed, da jeg ser det brugt paa flere Steder i Finansloven, f. Eks. Pag. 127 paa Kirke- og Undervisningsministeriets Budget. Men for Resten staar det jo i Tingenes Magt, saa snart de ikke ville give Bevillingen længere, da at nægte deres Samtykke dertil.

#### Ministeren for offentlige Arbejder

(Høgsbro): Forskellige ærede Talere have berørt Punkter under mit Budget, som give mig Anledning til nogle Bemærkninger. Det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) advarede — saa vidt jeg forstod i Tilslutning til Ytringer, som vare komne fra den højtærede Finansministers Side — imod at ofre for meget under Statsbanernes Budget paa det, han kaldte „døde Udgifter“. Han nævnedesom Eksempel derpaa Københavns Personbanegaard. Naa, det er et Forhold, som er afgjort, saa det skal jeg ikke komme tilbage til, men jeg forstaar derfor Udtrykket „døde Udgifter“ saaledes, at han derunder henregner Stationsudvidelser, Dobbeltspor og deslige, som man ikke kan paa-regne nogen direkte Indtægt af. Det kan være noget vanskeligt paa sine Punkter at træffe et nøjagtigt Skel imellem, hvad der skal henregnes dertil, og hvad ikke. Jeg vil kun dertil sige, at jeg er ganske enig med det ærede Medlem i, at man bør indskrænke disse Udgifter til det mindst mulige. Men det ærede Medlem vil jo lige saa godt eller bedre end jeg vide, at naar

man kalder dem „døde Udgifter“, saa ere de dog ikke mere „døde“, inden for de Grænser, jeg nævnedes, end at de ere Livsbetingelser for, at Trafikken overhovedet kan føres igennem. Det kunne Dobbeltspor være, det kunne Stationsudvidelser være, ligesom de ogsaa kunne være nødvendige for at tilvejebringe den fornødne Sikkerhed for Liv og Lemmer, dels for dem, som befare Banerne, og dels for dem, som skulle over dem. For saa vidt vil det ærede Medlem sikkert være enig med mig i, at vi maa bøje os for Nødvendigheden og maa gaa med dertil, hvor kedsommelige disse Udgifter end i og for sig ere.

Det ærede Medlem dvælede dernæst ved en Udvikling af vor Trafik, særlig af vore Sørouter, og tog der navnlig sit Udgangspunkt fra Frederikshavn, som jo ligger naturligt for det ærede Medlem, der repræsenterer den Egn. Han nævnedes to Router: til Norge via Laurvig og til Sverige via Gøteborg. Jeg skal dertil svare, at der foreligger i Folketinget i Øjeblikket et Andragende fra Trafikudvalget for de jyske Handelsforeninger om en forbedret Route mellem Frederikshavn og Gøteborg. Det er i Finansudvalget i Folketinget foreslaaet henvist til min nærmere Overvejelse, og hvis denne Indstilling, der endnu ikke er behandlet af selve Folketinget, bliver vedtagen, vil det give mig Anledning til, hvad jeg har lovet det paagældende Udvalg, at tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse, thi jeg erkender tilfulde, at det er en Route, som man bør have sin Opmærksomhed nøje henvendt paa. Hvad der volder Betænkelighed ved en Udvidelse i den ønskede Retning, navnlig ved at forandre den tre Gange ugentlig opretholdte Route til det, den har været før: en daglig Route, ere Omkostningerne og kun Omkostningerne. Men de ere heller ikke ringe. Nu bidrage vi til det forenede Dampskibsselskab, som opretholder denne Route, 20—25,000 Kr. om Aaret. Hvor meget det vil koste at opretholde den som en daglig Forbindelse, vides ikke, men det vil blive undersøgt, naar Sagen er henvist til mig paa den Maade, som jeg nævnte.

Hvad angaar Routen til Laurvig, da er det jo ogsaa et gammelt Spørgsmaal, og det var formodentlig ogsaa netop derfor, at det ærede Medlem fremdrog det. Han har selv som Medlem af den tidligere nedsatte Jernbanekommission haft Anledning til at drøfte og overveje det. Den Gang, man i 1898—99 i den daværende Jernbanekommission behandlede Spørgsmaalet, var der den Vanskelighed — det omtales