

Hverv, nemlig at betjene Transitten fra Norge og Sverige med Tyskland, men som i første Række dog er en Forbindelse mellem en Del af Danmark og Tyskland. Der er altsaa et Led for Forbindelsen med England et for Forbindelsen med Tyskland og dernæst et Led til Forbindelse mellem de danske Landsdele indbyrdes. Dette sidste er en skraa Linie fra Nordvest til Sydøst, fra Holstebro over Herning til Give, hvilket sætter store Dele af Jylland i en lettere, kortere og bedre Forbindelse med Øerne. Dette er Hovedtrækkene i de Indstillinger, der foreligge fra Udvalgets Flertal.

Spørges der nu, hvorledes Forholdet er i Henseende til Bekostningen, da stiller det sig saaledes, at efter Regeringens Forslag skulde Erhvervelsen af Vejle—Give-Banen koste 1 Mill. Kr.; til Anlæg af Give—Herning—Holstebro-Banen er anslaaet 4 Mill. Kr.; til Ombygning af Stationen i Vejle 1,889,000 Kr.; til Udvidelse af Korsør Station 1,900,000 Kr.; til Gedser—Warnemünderouten 3,215,000 Kr.; dette er tilsammen 13,018,000 Kr. Efter Udvalgets Flertals Indstilling udgaar heraf for Øjeblikket: til Vejle Station 1,889,000 Kr.; til Ombygning af Vejle—Give-Banen 1,014,000 Kr. og til Korsør Station 1,900,000 Kr.; det er tilsammen 4,803,000 Kr., men der tilkommer: Viborg—Herning-Banen med 2,325,000 Kr., saaledes at der afgaar i den samlede af Regeringen foreslaaede Anlægssum 2,478,000 Kr., og der bliver altsaa til Rest 10,500,000 Kr. Der er saaledes en Mindreudgift for Statskassen af omtrent 2½ Mill. Kr. efter Udvalgets Flertals Forslag, sammenlignet med Regeringens Forslag.

Spørges der fremdeles, hvad der af disse Anlæg skal udføres i det kommende Finansaar, da er Svaret herpaa, at der herom kun findes *een* udtrykkelig Bestemmelse, nemlig i Forslaget om Gedser—Warnemünde-Routen, idet der hertil efter Regeringens Forslag, som er accepteret af Udvalget, er foreslaaet, at der i det kommende Finansaar skal anvendes indtil 1 Mill. Kr. Med Hensyn til de øvrige Forslag, er der hverken af Regeringen eller af Udvalget gjort Indstillinger i saa Henseende, saaledes at Resultatet vil være det, at det beror paa Forholdene, hvor meget der kan

overkommes i det førstkommende Finansaar. Summerne dertil indgaa jo kun paa Aarets Finanslov i Kraft af den almindelige § 28, derimod ikke i de foregaaende Paragraffers Specialsummer. Hvad der ikke maatte blive anvendt i Finansaaret 1900—1901, vil altsaa for et paafølgende Finansaar komme til Genbevilling paa § 27. Der er altsaa kun med Hensyn til Gedser—Warnemünderouten nogen Forskrift om, hvad der skal anvendes i det kommende Finansaar, hvorimod med Hensyn til de andre Punkter Administrationen maa siges at være stillet frit, saa at den kan udføre, hvad den kan overkomme; Resten vil kunne udføres i et følgende Finansaar.

Jeg skal med Hensyn til Motiveringerne af Ændringsforslagene henvise til, hvad der staar i Betænkningen. Kun vil jeg berøre Spørgsmaalet om Pengenes Tilvejrbringelse.

Der er i nogle af Forslagene i Lighed med, hvad der har staaet i forskellige tidligere Jærnbanelove, indsat en saakaldet Laaneparagraf, som gaar ud paa at give Finansministeren Bemyndigelse til at optage Laan til Dækning af en Del af Udgifterne. Ærede Medlemmer ville se, at efter de Indstillinger, som ere gjorte af Udvalgets Flertal, udgaar denne Laaneparagraf. Tankegangen hermed er følgende: Selvfølgelig forudsætte vi ikke, at hele den Sum, som her vil komme til Anvendelse ved Udførelse af samtlige Anlæg, kan afholdes af Kassebeholdningen. Vi mene, at Spørgsmaalet om, i hvilken Udstrækning der skal optages Laan, er en Sag, som ikke bør afgøres og ikke hensigtsmæssigt kan afgøres paa Jærnbanelovene, men korrekt bør og hensigtsmæssigt kan afgøres ved særskilt Lov. Dette synes at være saa meget naturligere, som Regeringen jo alt har forelagt Forslag til Lov om Optagelse af et Statslaan. Ganske vist have vi her i Tinget hørt Udtalelser fra den højtærede Konseilspræsident og Finansminister, gaaende ud fra den Betragtning, at en Laaneparagraf i Jærnbanelovene godt kunde findes samtidig med og ved Siden af en saadan Laanebemyndigelse i en særskilt Lov. Men det forekommer Udvalgets Flertal, at dette hverken er korrekt eller hensigtsmæssigt. Hvad for det første det hensigtsmæssige angaar, behandles en Jærnbanelov jo i