

dent Forslag om, at Københavns Amt skulde betale 40,000 Kr. pr. Mil i Lighed med, hvad andre Amter maatte betale — det er det mindste, et Amt paa Øerne har maattet bidrage — men, sagde man, det var ravgalt, det var meningsløst at forlange, at Amtet skulde bidrage noget til en Bane, som ikke alene vilde kunne bære sig, men endogsaa vilde give en betydelig Indtægt for Statskassen; det var en Fordel for Staten at bygge den Bane. Nu viser det sig, at den ikke alene ikke giver en Øre i Udbytte, men, efter hvad der foreligger, et aarligt Underskud af et Par hundrede tusinde Kroner. Jeg ved derfor ikke rettere, end at den Grund, Ministeren anførte med Hensyn til Jernbaner, snarere kunde tale i Favør af min Betragtning end af hans, thi er der end adskillige Amter, hvor Statskassen har betalt Halvdelen til derværende Jernbaner, saa har i Københavns Amt Staten betalt det hele, og det kan ikke med Paaberaabelse af den Grund have Ret til nogen Begunstigelse. Jeg skal ikke komme ind paa at gentage mine Tal fra i Forgaars, men blot sige, at Forholdet er saaledes, at f. Eks. Hjørring Amt, saa vidt jeg ved, har den højeste Hartkornsskat til Amtskommunen næst efter Københavns Amt, men for saa vidt har en større Skattebyrde, som Skatteevnen selvfølgelig der er langt ringere, men desuagtet faar Hjørring Amt, som jeg oplyste i Gaar, kun godt og vel en Trediedel af, hvad Københavns Amt faar ved Regeringsforslaget, og jeg kan ikke tro, at nogen vil finde den Fordeling retfærdig. Jeg synes, at den retfærdigste Fordeling vil være, at i samme Grad der er Byrder, i samme Grad skal der gives Lettelser. Naar jeg skulde yderligere udtale mig med et Par Ord om dette Fordelingsgrundlag, saa vil jeg sige, at den Maalestok, den højtærede Minister har for sit Fordelingsgrundlag, er jeg ikke rigtig inde i, men saa meget kan jeg se, at han er kommen til meget forskellige Resultater ved Brugen af denne Maalestok. For Købstædernes Vedkommende fordeler han Tilskuddet efter Folketallet, for Landets Vedkommende vil han give 40 pCt. efter Udgifterne til Justits-, Politi- og Medicinalvæsen og 60 pCt. efter Udgifterne til Skole- og Fattigvæsen og Alderdomsunderstøttelse, og Brændevinsskatten vil han fordele baade for By og Land efter Folketallet. Det er altsaa meget forskellige Regler, Finansministeren opstiller for os, og denne Forskellighed synes jeg ikke er særlig anbefalelsesværdig.

Jeg har et Punkt tilbage, som jeg gerne vil tale lidt nærmere om. Den højtærede Minister gjorde med særlig Styrke gældende, at hans Forslag ikke vilde sætte Bom for en fremtidig Toldreform, hvad Kommissionens Forslag derimod vilde gøre, idet det vilde lægge Beslag paa en saa stor Del af Statskassens Midler, at den ikke vil have Evne til at gennemføre en Skattereform, navnlig ikke i den Retning, som den store Befolknings Flertal ønsker den. Den højtærede Finansminister vilde bevise det ved at henvise til den finansielle Stilling. Naar Skattekommissionens Forslag havde taget omtrent 2 Mill. af Statskassen — eller naar Tiendeloven tages med, 3 Mill.; men lad os tage Forslagene alene, hvorefter det altsaa bliver 2 Mill. — kunde man ikke tænke paa en Toldreform i mange Aar. Jeg skal dertil bemærke, hvad jeg gentagende har haft Lejlighed til at fremhæve, at vor finansielle Status egentlig er god, til Trods for, at vi ere noget langt nede med Kassebeholdningen. Vi behøve ikke at nære nogen Bekymring. I de sidste Aar har det været saaledes, at Forskellen mellem de løbende Indtægter og de løbende Udgifter har været en Fordel for Statskassen af omtrent 10—11 Mill. At vi have brugt disse mange Penge og oven i Købet gjort Laan, er en Sag for sig, der for saa vidt ikke kommer vor finansielle Stilling ved. Om det var rigtigt eller nødvendigt at bruge alle disse mange Penge, er ogsaa en Sag for sig, hvorom jeg dog skal tillade mig et Par Bemærkninger. Jeg kommer derved ind paa de foregaaende Aars Finanspolitik, særlig paa Finanspolitikken i de Aar, som ligge forud for de sidste 6 Aar. Og jeg vil der sige, at hvad Jernbanevæsenet angaar, blev alt forsømt i Provisorietiden, der blev jo saa godt som ikke foretaget noget nyt Anlæg, naar undtages de sidste 2—3 Aar, da man gennemførte Slagelse—Næstved-Banen, Hobro—Løgstør-Banen, Udvidelsen af Helsingør Station, og der er maaske et Par enkelte andre Anlæg. Med disse Undtagelser blev der ikke anlagt noget nyt, og jeg kan gerne sige, at det gamle blev forsømt. Man vil studse over de Tal, jeg her skal nævne. I det første Provisorieaar 1885—86 blev der til Nybygninger og Udvidelser af bestaaende Anlæg anvendt 2,464,000 Kr., i 1886—87 2,040,000 Kr., i 1887—88 2,254,000 Kr. og i 1888—89 2,311,000 Kr. Derpaa gaar det noget op; i 1889—90 var det 3,897,000 Kr., i 1890—91 6,170,000 Kr., i 1891—92 6,813,000