

uheldigt, jeg ønsker tværtimod, at vi maa faa en almindelig Værdistigningsskat, saaledes at en Mand, selv om han ikke udnytter den Værdi, han sidder inde med, alligevel skal svare Skat. Det forekommer mig, at det sværende Medlem for Ringsted paa dette Punkt er noget i Uoverensstemmelse med det Program, som saa højtideligt blev underskrevet i Odense.

Det vanskeligste ved Princippet Gennemførelse forekommer mig at være det, at man skal skelne mellem den Værdistigning, som er fremkommen ved Baneanlæg, og den Værdistigning, som kan være fremkommen ad anden Vej, f. Eks. ved de almindelige Konjunkturer, og netop denne Vanskelighed tror jeg vil føre med sig, at vi ret snart ville komme ind paa en almindelig Værdistigningsskat over det hele, og hvis Lovforslagets Gennemførelse paa dette Punkt kunde føre det med sig, at vi kom ind paa en almindelig Værdistigningsskat, vilde jeg for mit Vedkommende finde det ønskeligt.

Et andet Spørgsmaal, som kan være af almindelig Interesse, er det Tempo, i hvilket Baneanlægene og Anlægene i det hele taget foreslaas udførte. Det foreslaas, at til Statsbaner skal anvendes et Beløb af  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig samt 1 Mill. Kr. til Privatbaneanlæg. Jeg kunde ønske, at man her kunde gaa noget hurtigere frem. Det, som navnlig stiller sig hindrende i Vejen for, at der kan anvendes et større Beløb til Statsbaneanlæg, er jo det, at der allerede for en lang Aarrække er baandlagt mange Millioner til Statsbaneanlæg her i København. Det, der trykker og hindrer og sætter Hemske paa Udviklingen i det øvrige Land, er i Virkeligheden det, at vi her for et Par Aar siden vedtoge Loven om Københavns Personbanegaard og derved bandt 22 Mill. Kr. Vi skulle nu i en Aarrække af med  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig til Københavns Personbanegaard, altsaa det samme Beløb, som man har Udsigt til at faa til Statsbaneanlæg i hele det øvrige Land. Det have vi bundet os til, og det er der ikke nu noget at sige til, det ere vi gaaede ind paa, og de Penge skulle vi selvfølgelig ud med. Men det forekommer mig alligevel, at der er noget af et Misforhold til Stede her. Man kan nok sige, at det er en Lige- deling:  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. til København og  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. til det øvrige Land til Statsbaneanlæg, men det forekommer mig alligevel at være meget uretfærdigt, og jeg kunde meget ønske, at vi i det øvrige Land udenfor København kunde anvende

et større Beløb end de  $2\frac{1}{4}$  Mill. Kr., og jeg vil sige, at hvis dette større Beløb ikke vil kunne afholdes af Kassebeholdningen, vilde jeg for min Del ikke være ængstelig ved, om vi optog et mindre Statslaan i den Anledning. Det er jo dog Aktiver, vi her sætte vore Penge i, og som vi kunne vente Renter af igen, [og jeg ser derfor ingen Fare i, om vi til et saadant Formaal optog et mindre Statslaan.

Jeg skal da vende mig til de Spørgsmaal, hvori jeg og andre Medlemmer af Kommissionen ikke have kunnet følge Flertallet. Jeg kommer der først til Dobbeltsporet paa Fyn, og jeg skal da straks sige, at jeg er fuldt og fast overbevist om, at man i højeste Grad overdriver, naar man fra Generaldirektionens og anden Side taler om, hvad et saadant Dobbeltspor kan magte. Det fremstilles fra enkelte Sider, som om et Dobbeltspor kan magte saa at sige ubegrænsede Mængder, og Side 5 i Betænkningen hedder det, at et Dobbeltspor har en 10—15 Gange saa stor Befordringsevne som et enkelt Spor. Men det er ganske urigtigt, og jeg skal ud af Betænkningen og med Generaldirektørens egne Ord og Tal bevise, at en saadan Paastand er urigtig.

Togenes Antal paa Fyn er, som det ogsaa er oplyst Side 5 i Betænkningen, 31 daglig, til enkelte Tider er der endogsaa paa den fynske enkeltsporede Bane befordret indtil 40 Tog daglig, men saa har Banen ogsaa været overanstrengt, og Forsinkelser bleve uundgaaelige. Vi kunne godt være enige om, at med et Togantal af 31 daglig er man i Virkeligheden ved den Grænse, som en enkeltsporet Bane kan præstere; men de 31 Tog ere altsaa præsterede paa den fynske Bane og blive fremdeles præsterede planmæssigt.

Hvis nu et Dobbeltspor kunde bestride, hvad man paastaar i Betænkningen, det 10—15 dobbelte Antal, komme vi jo op paa et svimlende Antal Tog, men man kører imidlertid fast længe før, ja Dobbeltsporets Ydeevne er endogsaa udtømt længe før, end jeg egentlig havde troet, og det er nu det, jeg skal søge at bevise.

I Bilag 6, Side 28 i Betænkningen, findes en Skrivelse fra Generaldirektøren. Skrivelsen omhandler bl. a. København—Køge Banen, og denne Bane begrundes navnlig derved, at den vil have stor Betydning i Retning af at aflaste Dobbeltsporet København—Roskilde, der nu er overbebyrdet. Generaldirektøren skriver ordret følgende, som jeg skal tillade mig at oplæse: „Dobbeltsporstrækningen til Roskilde er nemlig alt nu