

mere paa det. Vi staa ikke med en tom Statskasse, men med en temmelig god Kassebeholdning, og i det hele taget er Stillingen nogenlunde taalelig. Naar vi nu kun gaa til et Forlangende af $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. aarlig til ny Baneanlæg mod $4\frac{1}{2}$ Mill. den Gang og under saa forskellige Vilkaar, er det ikke saa farligt endda, og vi tør derfor tillade os at se paa det foreliggende Forslag med nogenlunde Sindsro.

Jeg vil gerne sige noget mere om den Ting. Kommissionen har jo, som det høje Ting ved, stillet Forslag om Statstilskud baade til Statsbaner og Privatbaner for de næste 10 Aar af alt i alt 35,352,000 Kr., hvad der altsaa udgør $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. om Aaret. Vi have nøje overvejet det med hinanden i Kommissionen og have ogsaa haft forskellige Overvejelser med den højtærede Finansminister om den Sag, og jeg tror, vi vare enstemmigt — jeg ved ikke, om jeg tager fejl — eller saa temmelig enstemmigt af den Opfattelse, at det nok kunde gaa an at belaste Statskassen med $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. aarlig til ny Anlæg. Regeringen og Folketinget gaa i Grunden ud fra det selysamme. Ganske vist er Regeringen gaaet adskilligt videre end Kommissionen og har taget en Del Forslag med, som Kommissionen ikke havde. Men til Gengæld har Regeringen udstrakt Perioden til 13—14 Aar i Stedet for 10 Aar, saaledes at den aarlige Udgift dog ikke bliver større end $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr., nemlig $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til Statsbaner aarlig og 1 Mill. til Privatbaner. Folketinget er gaaet endnu videre med ny Anlæg, men har udtrykkelig sagt, at den aarlige Udgift skal holdes indenfor den samme Ramme, saaledes at Udgiften altsaa kommer til at spænde over en længere Aarrække, medens de Krav, der stilles til Finanshusholdningen i det enkelte Aar, forblive de samme.

Endnu en Bemærkning ønsker jeg at gøre, inden jeg forlader dette Punkt. Jeg ønsker nemlig at sige, at skulde det paa nogen Maade vise sig, at det Billede, jeg her ruller op for det høje Ting, skulde være for sangvinsk, og skulde det vise sig, at vore Finanser i Fremtiden ikke kunne bære de Udgifter, vi her gaa til, forekommer det mig ikke at være nogen Ulykke, om vi skulde gaa til Statslaan for en Del, f. Eks. Halvdelen af dette Beløb. Jeg har to Grunde hertil. Vor Statsgæld er i Forhold til vore Aktiver kun lille, det er der vist kun een Mening om i dette høje Ting. Det vilde derfor ikke være nogen Ulykke, om den steg noget højere.

Dernæst vil jeg bemærke, at naar der i det hele taget skulde gøres Laan, er der i mine Øjne intet, der er rimeligere og retfærdigere, end at der laanes til Jernbaner, som jo dog først Fremtiden rigtig skal have Nytte af. Man kan med Rette sige, at det dog egentlig er store Krav at stille til Nutiden, at vi skulde betale for disse Jernbaner, som vore Efterkommere først rigtig faa Nytte af. Det forekommer mig derfor ikke at være helt galt, om vi sagde: Vi lægge en Del af disse Udgifter over paa vore Efterkommere. Dette med Hensynet til den finansielle Stilling.

Saa var det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds (Bramsen) inde paa adskillige Enkeltheder, som jeg gerne vilde berøre med nogle Ord. Han omtalte først Skive-Skern-Banen og sagde derom, at det var et farligt Princip at komme ind paa at anlægge Statsbaner, fordi Forholdene vare saadanne, at den paagældende Egn ikke selv kunde udrede det fornødne til Privatbaneanlæg. Jeg kunde være fuldstændig enig med det ærede Medlem, hvis det overhovedet var muligt at øjne noget Princip i vore Jernbaneanlæg fra Fortiden og indtil nu. Men jeg tror, at det høje Ting vil være enig med mig i, at alle de forskellige Jernbaneanlæg, der ere foretagne nu i 50 Aar, eller hvor længe det er, ere saa temmelig planløse, en Bane er anlagt efter et Princip, en anden efter et andet; vi kunde gerne nævne 16 forskellige Principer, som disse Baner ere anlagte efter. Yderligere vil jeg sige, at jeg er i mange Aar gaaet ud fra den Betragtning, at Baneanlæg egentlig burde tilvejebringes nogenlunde paa samme Maade, som Kommunerne tilvejebringe deres Vejanlæg. Ved disse er det jo en almindelig Betragtning, som dette høje Ting sikkert er enig med mig i, at Kommunerne have den Pligt at anlægge de Veje, der ere nødvendige som Forbindelsesveje mellem de forskellige Kommuner, Sogne og Byer. Hvad der gaar der udover, er selvfølgelig en Privatsag. Vejanlæg til enkelte Gaarde, enkelte Steder, maa betragtes som Privatveje. Jeg kunde være meget tilbøjelig til at sige og har sagt det for mange Aar siden, at et slikt Princip burde ogsaa være raadende ved vore Baneanlæg, saaledes at vi sagde: Alle de Anlæg, der ere nødvendige for Forbindelsen mellem de forskellige Stater, for Forbindelsen mellem Landene og mellem Landsdelene, i det hele taget for den gennemgaaende Forbindelse, er det Statens Sag at paatage sig, men hvad der gaar ud over det, burde være Genstand for Privat-