

Nærheden deraf. Der er jo imidlertid det gode ved denne Udgift, dels at den fordeles sig paa mange Aar, dels at disse Udgifter høre op, naar disse Baneanlæg ere færdige, og det vil dog ske i en overskuelig Tid. Og man maa heller ikke overse, at vi igennem disse Udgifter erhverve os Aktiver, der maaske i en kommende Tid kunne blive ret værdifulde. Ganske anderledes stiller det sig derimod med de andre Reformers, som jeg nys omtalte, hvoraf jeg blot skal nævne 3, der synes at have ikke saa ganske ringe Udsigt til at blive gennemførte endnu i indeværende Samling. Der er først Toldreformen.

Det er jo givet, at den vil bringe en betydelig Nedgang i vore Toldindtægter, og en Nedgang i Statsindtægter er jo ganske det samme som en Opgang i Udgifter. Hvor mange Millioner denne Nedgang vil blive, er selvfølgelig uberegneligt, dels fordi man ikke kender den ny Tarifiering, men dels ogsaa og maaske hovedsagelig, fordi Konjunkturerne bestemme Nedgangen eller Fremgangen i Indførselen af toldpligtige Varer. En anden stor Reform, der staar lige paa Randen til at blive gennemført, er Lønningenslovene. De maa jo antagelig give en aarlig Merudgift for Staten af mellem 8 og 10 Mill. Kr. Og endelig have vi Retsreformen, der, naar den skal føres ud i Livet, vil kræve Millioner. Det er jo noget helt andet med de Udgifter, der foranlediges ved de her nævnte Reformers, det bliver aarlige og vedværende Udgifter, som vi ville faa at udrede sammen med de Udgifter, som Staten paatager sig ved Gennemførelsen af det foreliggende Lovforslag, og det er dette, der vækker en vis Betænkelighed. Men jeg føler mig i saa Henseende ikke saa lidt beroliget ved, at den højtærede Trafikminister, selvfølgelig i Samraad med Finansministeren, maa have undersøgt Sagen og maa have fundet, at Statens Finanser ere i Stand til at bære de Udgifter, som her foreslaas. Jeg erkender jo, at de højtærede Ministre ere langt mere kompetente til at bedømme den Sag end et menigt Medlem af Tinget.

Jeg gaar nu over til at tale om det, som jeg særlig lægger Vægt paa, og hvorfor jeg hovedsagelig har forlangt Ordet, det er nemlig for at antyde — hvad jeg tror, at jeg er i Stand til — en Vej, ad hvilken det var muligt endnu i indeværende Samling at faa denne vigtige Sag gennemført, men ganske vist ikke gennemført paa den Maade, som den ærede sidste Taler udtalte, at det gjaldt om at faa hele

dette Lovforslag gennemført, at man nemlig ikke maatte gaa til en Deling. Jo, det er netop det, som man maa gaa til, hvis man overhovedet, tror jeg, skal have Haab om at faa Lovforslaget gennemført. Men det kommer jo meget an paa, hvorledes den Deling skal være, og jeg antager, at det ærede Medlem tænker sig en anden Deling end den, jeg har tænkt mig. Naar jeg nu gaar til nærmere at betegne den Deling, som jeg har tænkt mig kunde være rimelig og mulig, maa jeg dog samtidig bestemt pointere, at det ikke er et Forslag, jeg stiller, men kun en Antydning, jeg henstiller til det kommende Udvalgs nærmere Overvejelse. Min Tanke gaar nemlig simpelt hen ud paa at dele de foreslaaede Jernbaneanlæg i to Klasser. Af disse Baneanlæg tænker jeg mig henført til den første Klasse dels de Baner, som ere paa-trængende nødvendige, og dels dem, der fra alle Sider ere anerkendte som højst ønskelige. Af disse skal jeg nævne for det første Dobbeltsporet over Fyn, for det andet Silkeborg- eller Funder—Bramminge-Banen, for det tredje Vejle—Give—Herning-Banen samt endelig eventuelt for det fjerde København—Køge-Banen, dog kun i Forbindelse med en Tunnel eller et Bronanlæg mellem Masnedø og Falster. Dette er ganske vist et Tiltæg, men det er et af de Punkter, som jeg tror ere uhyre vigtige, navnlig for vor Konkurrence med Sassnitz-Trelleborg-Routen. Det er disse 4 Anlæg, som alle ville erkende, dels ere nødvendige, dels højst ønskelige, og man maa ikke sige eller tro, at jeg ved en saadan Deling vil reducere det foreliggende Forslag til noget ubetydeligt. Nej, det er saa langt derfra, at de fire Baner, uden det dyre Bro- eller Tunnelanlæg, efter Overslaget i Lovforslaget vil koste 17,838,000 Kr., med et rundt Tal 18 Mill. Kr. Kommer Ekspropriationsomkostningerne til, ville vi sikkert komme op til 22 Mill. og med Overtagelsen eller Købet af Vejle—Give-Banen til 25—26 Mill. Hvis saa Tunnel- eller Bronanlægget mellem Masnedø og Falster bliver optaget, hvad jeg i højeste Grad vil ønske, ville vi komme op imellem 30 og 40 Mill., og det er dog en ganske ordentlig Mundfuld paa Jernbanevæsenets Omraade, saa det er saare langt fra at betyde nogen Reduktion. Men siger man: Hvad skulle alle de Mennesker sige, der nu have sat deres Lid til de øvrige Baner, som ere satte i anden Klasse? I saa Henseende tror jeg — og det lægger jeg Vægt paa, men det er naturligvis en personlig Opfattelse, og dens Rigtighed kan jo blive