

ligning. I 1894 vedtog vi en Række Bane-forslag, der skulde udføres i Løbet af 10 Aar, saaledes at der i disse 10 Aar vilde blive anvendt til Statsbaneanlæg 29 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., til Privatbaneanlæg 17 Mill. Kr., altsaa i alt 46 Mill. Kr. i 10 Aar, d. v. s. henimod 5 Mill. Kr. om Aaret. Dersom vort Forslag bliver vedtaget, betyder det i 15 Aar 28 Mill. Kr. til Statsbaner og 21 Mill. Kr. til Privatbaner, altsaa 49 Mill. Kr. foruden Ekspropriationsudgifter og Udgifter ved Erhvervelse af Vejle—Give-Banen. Tager vi disse Udgifter med, kommer vi op paa 55 Mill. Kr. i 15 Aar, altsaa omtrent 3 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. aarligt. Men den Gang man i 1894 stillede sine Krav, var Statskassen tom, og man paaregnede at optage Statslaan for hele det Beløb, hvorfor dette Arbejde i de næste 10 Aar skulde udføres. Nu, da vi stille vort Forslag, staa vi med en Kassebeholdning, der er ret god, og vi tænke os ikke, at noget af de foreslaaede Beløb skal udredes ved Statslaan, de skulle udredes paa de aarlige Finanslove. Det udgør jo en vældig Forskel.

Jeg skal til Slut sige, som jeg sagde ved første Behandling, at skulde det siden vise sig, at vi muligvis ved disse Udgifter anspændte Statskassen temmelig stærkt, saa er der ingen Ulykke i, om man skulde optage et Statslaan i Anledning af en saadan Række Baneanlæg. Det var mere forvovent at gaa til Statslaan i 1894, end det vil være nu. Der vil ingen Ulykke være deri, al den Stund vor Statsgæld ikke er særlig stor i Forhold til vor Evne og vore Aktiver, og dernæst fordi der efter min Mening intet forstandigere gives at laane Penge til end netop til Jernbaneanlæg. Jeg finder det saa meget mere rimeligt, som det jo ganske særligt er Efterverdenen, der høster Nytte af disse Baner, og det derfor er rimeligt, at den faar sin Del af Byrden ved deres Anlæg. Hermed skal jeg anbefale Forslaget, saaledes som det foreligger fra Udvalgets Haand, samt Flertallets Forslag til det høje Tings velvillige Behandling.

Bramsen: Den ærede Ordfører har Ret i, at vi ere naaede til en forholdsvis Enighed gennem de mange og lange Udvalgsforhandlinger, der have fundet Sted.

Naa, det er jo heller ikke saa vanskeligt i Jernbanesager at naa til relativ Enighed som i mange andre Sager. De fleste Udvalgsmedlemmer have jo hver for sig et Ønske, og naar alle have hver sit Ønske, finde de hverandre til gensidig Opfyldelse af deres Ønsker, og saa ordner det sig alt sammen . . . (*Madsen-Mygdal:* i Fryd og Gammen) . . . i Fryd og forholdsvis Gammen. Imidlertid kan det vel ikke nægtes, at der ogsaa har været Enighed om adskillige Sager i negativ Retning, hvilket jeg er meget tilfreds med. Den ærede Ordfører har jo allerede nævnt, at vi blive fri for et Antal Statsbaner, som han ganske vist har ment at skulle give en særlig hæderlig Begravelse med nogle smukke Ord, men med Hensyn til hvilke han dog i Virkeligheden har været enig med os om, at der ikke var nogen som helst Mening i at bygge dem. Paa samme Tid som jeg erkender, at der ikke staa saa meget imellem os, maa jeg dog fremhæve, at der er Punkter, hvorom der ikke har været Enighed, særlig Punkter, hvor jeg havde tænkt mig, at det ikke skulde være vanskeligt at bringe Enighed til Vejle. Jeg vil til en Begyndelse henlede det høje Tings Opmærksomhed paa de af et Mindretal stillede Ændringsforslag Nr. 1 og 2. Det er jo ikke saaledes, at Mindretallet foreslaar ved Ændringsforslag Nr. 1 at lade anlægge en Jernbane fra Næstved til Hillerød og ved Ændringsforslag Nr. 2 at lade anlægge en Jernbane fra Vigerslev til Køge. Nej, disse Baneanlæg ere vi alle fælles om. Der stilles Forslag af hele Udvalget om disse Statsbaneanlæg. Mindretallets Forslag gaar udelukkende ud paa, at Følgeordenen af disse 2 Baners Anlæg skal ændres. Vi foreslaa, at man først skal anlægge Banen Næstved—Ringsted—Hillerød og derefter, naar Tiden kommer, Jernbanen fra Vigerslev til Køge. Nu maa de ærede Medlemmer jo ikke glemme, at vi her tale om en Jernbanelov, der først kommer til Udførelse i Løbet af en Aarrække, som angives til 15, 16, 17 Aar, saaledes at den Rækkefølge, hvori Anlægene ville blive bragte til Udførelse, ingenlunde kan siges at være ligegyldig. Men naar Talen er om disse to Statsbaneanlæg, har den Rækkefølge, i hvilken de indsættes i Loven, særlig