

2777 1ste Beh. af Finantsloov. f. Finantsaaret fra 1ste April 1872 til 31te Marts 1873. 2778

mit Standpunkt aldrig lagt noget Galmstraa i Veien enten for de Jernbaner, der bleve vedtagne i 1857, eller for dem, der vedtoges i 1861 — og det vilde da ogsaa have været høist besynderligt, om jeg skulde have tænkt paa at gjøre det, thi i 1857 var jeg slet ikke engang Medlem af Rigsdagen, og det var jeg heller ikke i 1861; vel var jeg derhos i 1861 Finantsminister, men ikke for Kongeriget —; jeg tror saaledes ikke, at de Bemærkninger, som det ærede Medlem henvendte til mig i saa Henseende, og der, som det forekom mig, syntes at antyde, at jeg i denne Retning skulde have skiftet Standpunkt, vare træffende. Naar det ærede Medlem derimod med Hensyn til de nu omhandlede Jernbaner, den vest- og sydjydske Bane, yttrede nogen Modsigelse mod de Bemærkninger, som jeg havde fremsat om disse Baners Rentabilitet, da vil jeg, hvad den sydjydske Jernbane angaar, tillade mig at gjøre de ærede Herrer opmærksomme paa, at medens jeg paa ingen Maade vil modsig den Paa-stand, som det ærede Medlem fremkom med, at der var al Grund til at vente, at denne Bane vilde blive en Transitbane, saa maa jeg tilføie, at Feilen ved den netop er den, at den kun er en Transitbane. Selv om en Jernbane for en stor Del er støttet paa Transit, saa udfordres der nemlig dog, for at den skal kunne betale sig, en Bistand af den lokale Trafik, hvad det ærede Medlem jo kjender lige saa godt som jeg. Og hvad der nu vækker min Tvivl med Hensyn til, hvorvidt den sydjydske Banestrækning vil betale sig, er netop for det Første det, at der saa godt som ingen eller i alt Fald kun en overordentlig ringe Lokaltrafik vil kunne ventes paa den. Men et andet Punkt af Betydning i saa Henseende er dernæst det, at den ender ved en Havn, som ligger adskilt fra de Lande, hvortil Trafiken derfra skal gaa hen, ved et meget betydeligt Søterritorium, hvilket bevirker, at den Trafik, som der vil finde Sted, den Befordring af Reisende og af Gods, som derover vil finde Sted til de paagældende Lande, maa have

en temmelig betydelig Størrelse, ja, en langt betydeligere Størrelse, end den efter min Overbevisning vil kunne ventes at faae, for at man skal kunne antage, at der vil udfomme Udbytte af Befordringen paa denne Bane, som vil kunne overstige Udgifterne. Med Hensyn til den vestjydske Bane forekommer det mig dernæst, at det ærede Medlem var temmelig nær ved at kunne stemme overens med mig. De Bemærkninger, som det ærede Medlem i Dag derom fremførte, gjorde i alt Fald det deciderede Indtryk paa mig, at han dog ikke turde modsig den Forudsigelse, som var fremkommen fra min Side om, hvad man maatte være fattet paa som Resultatet af denne Banes Drift. Men det er netop dette, der har stillet sig for mig som noget saa særdeles Betænkeligt lige overfor den Maade, hvorpaa man har villet opføre det omhandlede Jernbaneanlæg, hvorved man endog i vor Statsbalance har villet behandle de Jernbaner, som der her er Tale om, som et fuldstændigt Aktiv. — Naar det samme ærede Medlem dernæst fremhævede, at det saae ud som en Trusel fra min Side, at jeg havde henvist til, hvor vigtigt det var for Finantsministeren at vide, om Rigsdagen nærede nogenlunde Beredvillighed til at yde Skat, samtidig med at den besluttede saa betydelige Anlæg som dem, hvorom der her er Tale, saa har det ærede Medlem ganske misforstaaet mit Standpunkt. Det vil erindres, at mine Bemærkninger i denne Retning, udelukkende bleve fremkaldte ved, hvad der blev yttret af det ærede 5te kongevalgte Medlem (Andræ), idet han fremdrog et af de betydeligere Arbejder, som kunde antages snart at ville komme under Forhandling i Rigsdagen, og som netop sigter til Fuldstændiggjørelsen af vore Jernbaneanlæg i Jylland. Det nævnte Medlem udtalte sin afgjorte Misbilligelse af den Slags Anlæg, og jeg svarede da dertil, at jeg ikke stod saaledes som han i denne Sag, idet jeg nemlig fandt, der maasse nok under visse Omstændigheder kunde være An-