

og paa Jernbanebudgettets Beføstning. Jeg tror, at jeg er meget æruelig og ikke gaar Forventningen om Udbyttet for nær, naar jeg sætter Udbyttet for 1887—88 til 2 Millioner Kr. I alt Væsentligt vil denne Betragtning være rigtig og deraf følger, naar Udbyttet tages fra Rentesummen, at vi tilskyde aarligt til vore Jernbaner 4,450,000 Kr., med et rundt Tal have et aarligt Rentetab af 4½ Million paa vore Statsjernbaner. Det nærmer sig til hele Gammelstattsens Beløb! Dette Forhold er ikke en ganske ligegyldig Sag for Stat og Skatteydere navnlig i disse trange Tider. — Jeg vil i Forbigaaende tillade mig at tilføie et Par sammenlignende Ord i Anledning af, hvad vi efter denne Status aarligt hde til vore Statsjernbaner. Tilføi fordre vi en Fragtstat, der løber op til 922,000 Kr. — altsaa med et rundt Tal 900,000 Kr. — aarlig, nemlig igjennem Erlæggelsen af statslig Skibsafgift. Det er allerede en 15—16 Aar siden, at vi her i Thinget, et helt Udvalg paa 15 Medlemmer, gjorde opmærksom paa det mindre logiske i, at man vedblev at fastholde en gammel Fragtstat tilføi, medens man for længe siden havde opgivet Fragtstaten til Lands, og Thinget fulgte os i denne Betragtning. Regeringen tog sit Forflag tilbage i Landsthinget af Grunde, jeg ikke skal gaa ind paa, og har senere ikke været at formaa til at indse det Ubillige deri. Staten betaler, for saa vidt vi give Banerne denne Understøttelse, Fragtstaten af en Waggon Silke fra Hamborg til Aarhus, medens en statfels Stipper, som under de nuværende Forhold næppe har det tørre Brød, selv maa betale 3 Mark pr. Tons Skibslast for en Ladning Mursten fra Egersund til Faaborg. Jeg henstiller dette i Forbigaaende til Overveielse og kommer nu tilbage til den aarlige Udgift. Det skal indrømmes, at dette er ingen Hartkornsskat, men tages der Hensyn til Befolkningen i Almindelighed, er det en Skat paa over 2 Kr. pr. Individ i Landet, en Skat, der betales for at dække det aarlige Tab, vi have af vore Statsjernbaner, og vel at mærke — det gjør jeg opmærksom paa til Fordel for den Hovedbetragtning, jeg her staar som Talsmand for — den Skat betaler indtil de yderste Udposter af vort Land, hvor man maaste aldrig har set en Jernbane og kun mere eller mindre indirekte efter Frastrand fra Banen har Nytte af deres Eksistens, man betaler i disse Egne den samme Andel af Underbalancen, efter som den skal udredes af Statens Tilskud. Og dette turde være et yderligere Motiv for, at vi, naar vi gaa videre med Jernbaneanlæg paa Grund af

Kommunikationsmidlernes store Betydning for vort lille Land, medens de samtidig ere forholdsvis bekoftelige paa Grund af Landets geografiske Forhold, ikke maa fortsætte med det System, at give til dem, som Meget have, om vi just ikke samtidig ligefrem tage fra dem, som Intet have. Det er min menneskelige ligesom det er min politiske Betragtning, at der aldrig er Betsignelse ved at være uretfærdig mod de Smaa, og som det gjælder Klasker i Høket, gjælder det ogsaa Egne og Forhold i vort Land.

Nu kan man saa sige: ja nu ere vi færdige, vi have udviklet vort Jernbanevæsen tilstrækkeligt, naar vi faae Slagelse-Næstvedbanen med en Sidebane til Skjelsfør, dernæst en Bane Løgstør-Ården eller Løgstør-Hobro. Men det er en overfladisk Betragtning, som heller Ingen i Virkeligheden deler. Efter min Mening er der, uden at gaa for voldsomt eller pludseligt frem, grumme Meget tilbage og ogsaa Meget, der fremtræder med omtrent ligesaa stærke Fordringer, set fra Samfundets almindelige Standpunkt, som de to Spørgsmaal, der foreligge til Behandling paa Rigsdagen. Jeg vil nødig trætte mine Kolleger, men vil dog paa den anden Side gjerne have Lov til at fremsætte min Betragtning af, hvad der saadan i første, anden og tredje Række — om jeg maa kalde det saa — foreligger at gjøre. Jeg numererer Dem ikke disse Baner efter Betydningen, de have, og selvfølgelig heller ikke for at pointere den Tidsspølg, i hvilken jeg kunde ønske dem anlagte, men jeg vil nævne dem efter Landsdelene. Vi have da

1) Banen Slagelse-Næstved-Skjelsfør,
2) Slagelse til Banen Kallundborg, Holbæk-Roskilde. Ved at se paa Kortet, ville de Herrer finde, at der endnu er ligesaa store Strækninger paa denne Rant — saa vidt jeg kan skjønne — som ingen Jernbane have, som dem, der her er Tale om at lovgive for.

3) Odsherredsbanen, som det ærede Medlem for Holbæk Amts 5te Valgkreds (Nasmusen) saa veltalende førte Ordet for, saa at han endogsaa ironisk kunde hentyde til Muligheden af en provisorisk Lov for at faade den i Stand. Jeg vil imidlertid foreslaa, at vi gaa videre fra Odsherred over Bandet til

4) Hundested-Frederiksværk, Gaffelbanen Hillerød-Frederikshund. Tag Kortet, og de ville se, at det ligger ganske ligefrem for. Hillerød-Frederiksværk har jo allerede været Gjenstand for Omtale her, men vil vist aldrig komme videre, uden at den bliver til Hillerød-Frederiksværk-Frederikshund, og Tanken om Hundested maa i alle Tilfælde staa stærkt in mente af andre Hensyn.