

sigtede til for 14 Dage siden; saaledes som han nu her skildrede? Det er dette bestemte Eksempel, vi tale om. Jeg skal gerne skænke de to næstældste Børn til Faderens Husstand paa det ærede Medlems Vegne, men endda glipper det ærede Medlems Eksempel; thi 6 Børn give et Fradrag af 420 Kr., 420 Kr. fra 836 Kr. giver 416 Kr., og det er det, hvoraf Manden skal svare Statsskat; men naar han kun skal svare Statsskat af 416 Kr., hvilket vil sige, at han er fri for Statsskat, er han dermed under det fri Skøn, naar det gælder Skat til Kommunen.

Formanden: Folketingsmanden for Københavns Amts 2den Valgkreds har Ordet for en kort Bemærkning, dog er det den sidste i denne Sammenhæng.

K. M. Klausen: Hvorledes kan det ærede Medlem sige: Her er 6 Børn. (*Anders Nielsen:* Det siger det ærede Medlem selv.) Nej, det siger jeg ikke, jeg nævnede bl. a., at der var en Læredreng paa 16—17 Aar. Han er altsaa ikke under de 15 Aar og kan derfor ikke komme i Betragtning, naar Talen er om at fradrage til Statsskatten. Jeg har heller ikke paastaaet, at denne Mand betalte nogen Statsindkomstskat, jeg har kun paastaaet, at hans Skat var bleven sat op med ca. 100 pCt. Han vil rimeligvis nok være fritagen for Statsskat. Men der er mange Eksempler paa, at Børns Indtægt, den Fortjeneste, Børnene bringe med hjem til Familiens Underhold, bidrager til, at Manden ogsaa kommer til at betale Statsskat, og dette er Skattelovens Skyld.

N. Andersen: Som det vil erindres, blev der i Samlingen 1899—1900 forelagt en lang Række Lovforslag om forskellige Anlæg vedrørende Statsbanerne, deriblandt Forslag om en Række kostbare Foranstaltninger, gaaende ud paa, at Staten skulde anlægge en Jernbane fra Holstebro over Herning til Give samt foretage en Indløsning og Ombygning af Vejle—Give Banen, saa at denne kunde passe ind i Statsbanesystemet, en Foranstaltning, der vilde medføre en Udgift for Statskassen af 6 Mill. Kr. Samtlige disse Lovforslag — der var mange — bleve i den nævnte Rigsdags-samling samlede sammen i en eneste Lov, der udkom den 27. April 1900 og omfattede 7 forskellige ganske kostbare Foranstaltninger. Denne Lov fremgik af et Kompromis, et højst uheldigt Kompromis forøvrigt. Det største af Anlægene, nem-

lig det, jeg har nævnt, fra Holstebro til Vejle, faldt nemlig fra hinanden, og man beholdt kun et Stykke deraf fra Holstebro til Herning; men saa satte man i Stedet for en lille Stump fra Viborg til Herning ind og en anden Stump fra Langaa til Silkeborg. Endvidere vedtog man en Udvidelse af Esbjerg Station og Forlægning af Esbjerg Havnebane og en meget betydelig Udvidelse af Korsør Banegaard, samt Tilvejebringelse af en ny Dampfærgehavn, dernæst Erhvervelse af Arealer til en Godsbanegaard i Aarhus og endelig det bekendte Dampfærgeanlæg mellem Gedser og Warnemünde. De fleste af disse Foranstaltninger ere udførte. Banen fra Holstebro til Herning er færdig, den fra Viborg til Herning er under Anlæg, Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde er, som bekendt, for længe siden færdig, Arealer til Aarhus Godsbanegaard er erhvervet, og Esbjerg Banegaard er for lang Tid siden i Orden. Nu spørge Beboerne, som kunne have Interesse af den for øvrigt lidet nødvendige Jernbaneforbindelse mellem Holstebro og Vejle: Hvad bliver det til, skulle vi kun have Lov til at komme til Herning? Skulle vi ikke kunne komme videre, hvad skal saa egentlig det Stykke Statsbane fra Holstebro til Herning bruges til? Naar det ikke skal fortsættes, saa man kan komme til Vejle, kan det ikke gøre Nytte i den almindelige Trafik, og er det Meningen, at denne Bane kun skal have lokal Interesse, saa ere de $3\frac{1}{3}$ Mill.; dette Anlæg har kostet, meget, meget for dyrt. Deri synes jeg, at Beboerne i det nordvestlige Jylland have Ret. Det kan jo ikke bestrides, at Anlægget mellem Holstebro og Herning har en vis lokal Interesse, men den kan ikke være overmaade stor, for det er ikke noget stort jernbanetomt Rum, som fandtes der, men en lokal Interesse er til Stede. Den kunde dog sikkert være tilfredsstillet paa anden Maade end sket; hvis det ikke havde været Meningen at gaa videre end fra Holstebro til Herning med Statsbaneanlægget, saa burde Banen vistnok ikke være anlagt som Statsbane. Den kunde sikkert være anlagt og dreven ganske anderledes fornuftigt og billigt, hvis det var blevet et Privatbaneanlæg. Jeg har fra mange Sider faaet Anmodning om at skaffe Svar paa dette Spørgsmaal, om det er Meningen at blive staaende i Herning med det Statsbaneanlæg, der er paabegyndt, eller om det er Meningen at gaa videre og gennemføre det Projekt, der fra den daværende Regerings Side blev fremsat i 1899—1900. Jeg bliver ikke forbausset, hvis Ministeren svarer: