

stort Maal i et saadant Foretagende, som netop maa bygges paa først en Gang i Fremtiden at give Udbytte. Og endelig er det fattige Kommuner, som der her er Tale om, fra hvilke man ikke heller kan vente noget stort Bidrag til Banen. Det er altsaa i høj Grad ønskeligt, at saadanne med Tiden rentable Baner kunne komme frem, men de kunne ikke frem uden et klækkeligt Statstilskud. Jeg tror derfor, at 25 pCt. saa langt fra er for meget, at det ofte snarere er temmelig lavt Maximum at sætte for Tilskuddet. Men foruden det Moment, at enhver Bane arbejder sin egen Trivsel op, gælder det ganske sikkert om Baner, at selv om de nok saa lidt kunne betale sig direkte, ere de et Gode for det hele Samfund, og fra dette kan man kun skaffe dem Bidrag gennem Statstilskud. Disse Statstilskud kan det derhos være dobbelt berettiget at give i et rundeligt Maal, fordi det gælder, at enhver ny Bane er en Fordel for de allerede bestaaende Baner. Den Gang vi ikke havde andet end Banen mellem København og Roskilde, kunde det ganske sikkert siges, at det ikke var nogen stor Fordel at ho ved Banen, fra det den specielle Betydning det havde derigennem, at det var København, man var i Forbindelse med. Men efterhaanden som Banerne ere voksende Landet over, er det blevet en stadig voksende Fordel at ho ved en Station. Ved Siden deraf har Staten desuden en direkte Fordel i de lokale Baners Tilvækst, fordi disse Baner mer eller mindre ville blive Fødebaner for Hovedbanerne, og da Hovedbanerne ejes og drives af Staten, vil Staten have direkte Fordel ved saadanne ny Baner. Jeg er derfor saa langt fra at mene, at Tilskuddet er for stort, at jeg snarere kunde mene, at det er et noget lille Tilskud, der er Tale om. En anden Udtalelse, der er fremkommen, er jeg ogsaa ganske uenig i. Den blev fremsat af det ærede Medlem fra Lemvig, som mente, at man var kommen ind paa noget fejlt her, ved at sætte Statstilskuddet i direkte Forhold til Udgiften ved Banen, og ikke, som tidligere, i Forhold til Banens Længde, altsaa som et Tilskud pr. Banemil, og han ønskede, at man skulde komme tilbage til det Spor, idet han mente, at man ellers begik en Uret mod de fattige Landsdele. Jeg kan nu ikke se, at Forandringer i Lovforslaget paa dette Punkt i sin Helhed ere uretfærdige mod fattige Kommuner; tværtimod, der har tidligere, hver Gang der har været Tale om Støtte fra Statens Side, været ment — det ærede Medlem gav selv Eksempler derpaa — at det var rigtigt at give et

større Tilskud til de mere velstillede Kommuner, idet Staten gav Halvdelen af Ekstraproportionsomkostningerne, og disse ere jo væsentlig større i de rige end i de fattige Kommuner; denne Begunstigelse er her bortfalden. Naar han derhos mente, at det var uretfærdigt, at man gav mere til dem, der i Forvejen havde meget, saa maa man huske, at dette er berettiget i mange Forhold, men ogsaa særligt i økonomiske Forhold som de her foreliggende, fordi den Egn, der kan bære en Bane, har en særlig Ret til at faa den, der igennem at den har større Chancer for at betale sig. Vi pleje jo ej heller at kalde det uretfærdigt, at Hjælpen sættes i Forhold til Selvhjælpen. For mig er det imidlertid ikke Hovedsagen, om det er retfærdigt eller uretfærdigt; Hovedsagen for mig er, at ved at gaa den anden Vej, vil man meget let bidrage til, at Opgaven vil blive at bygge saa billigt som muligt, idet man vil sige: Statstilskuddet bliver alligevel lige stort. Men den billigste Bane vil i Reglen ogsaa være den letteste. Jeg tror derfor, at Staten ingenlunde bør inblade sig paa at tage den lille Præmie bort, som ligger i, at Tilskuddet stilles i Forhold til Udgifterne, at den bør betænke sig meget paa at gaa til det modsatte, det, at man til den samme Banestregning giver lige stort Tilskud, enten der opses 1 eller 2 Millioner paa den. Dette vil nemlig føre til, at vi faa en Række lette Baner, som fordi de bygges i tarvelige Egne saa smaa Indtægter og fordi de bygges tarveligt saa store Udgifter, i det hele en Række Anlæg, som ikke vil kunne bære sig. Der er i det hele taget ofte en Misforstaaelse med Hensyn til Spørgsmaalet: lette Baner. Det er meget almindeligt, at man tror, at lette Baner i og for sig ere økonomiske, og det er dog ingenlunde altid Tilfældet; tværtimod ere de i Reglen det modsatte; i Forbindelse med disse lette Baner har man derimod indført forskellige andre Besparelser, der kunne bidrage til en billigere Drift, det, at man er fri for Hegn, Ledvogtere osv. og det er man paa Basis af en langsomme og dermed billigere Kørsel, der igen forlignes godt med mindre Hast under Ophold paa Stationerne og altsaa Mulighed for at have mindre Stationspersonale, det er alt sammen noget, der kan være økonomisk fornuftigt. Men selve den Tanke, at lette Baner i sig selv skulle være mere økonomiske end andre — en Mening, som mange have — er forkert. Man bygger ved de lette Baner Broerne af Træ for at faa dem billige; man benytter lette Skinner og lette Sveller; Broerne maa