

har anstillet. Men Udgifterne ere meget stærkt stigende paa de civile Ministeriers Omraade; der foreligger jo Spørgsmaal om meget omfattende Byggeforetagender, baade for Kultusministeriets og andre Ministeriers Vedkommende, og her vil jo nu komme et Tillæg af en Million. Jeg skal dog ikke stænte dette nogen stor Betragtning, idet jeg gaar ud fra, at da dette Spørgsmaal selvfølgelig har været Genstand for den fornødne Overvejelse mellem Finansministeren og Indenrigsministeren, og da Indenrigsministeren ikke synes paa dette Punkt at være nogen Engstelse for Loven, saa er der vel heller ikke nogen Grund dertil for Tinget. Men Pengene maa vi naturligvis have, og for mig staar en Laane-paragraph som en aldeles nødvendig Betingelse for Gennemførelsen baade af Lovforslaget om de private Jærnbaner og af Lovforslaget om Statsbaneanlægene.

Saa kommer jeg til den anden Side af Sagen, det er Tilskuddets Størrelse. De Tale, jeg nævnte før, varierede mellem 80,000 Kr. og 120 à 125,000 Kr. pr. Mil til de forskellige Jærnbaneanlæg, efterom de vare smalsporede eller bredsporede. Nu ved jeg, at der i det andet Ting er fremfatte store Betænkkeligheder ved at give saa stort Tilskud til private Baner, og jeg antager heller ikke, at disse ville udeblive i dette Ting. Man har talt om, at det var et saa overordentlig stort Bidrag, hvad det selvfølgelig ogsaa er, og man har sagt, at det er særlig saa stort i Forhold til, hvad man tidligere har givet. Men dette forhold sig ikke rigtigt. Det ny vil ikke være Tilskuddenes Størrelse, men det ny vil være, at man fastsætter en fast Regel som Hovednorm for de private Baner, enten de saa blive byggede paa det ene eller det andet Sted, under det ene Forhold eller under det andet. Som den ærede Minister udtalte, have jo Forholdene været forskellige til de forskellige Løder. Jeg skal tage nogle Eksempler fra den nyere Tid. Der var den lille Horsens—Tørringbane, der fik halv Eksamplation, da det var til en smalsporet Bane, henimod 25,000 Kr. pr. Banemil. I de samme Dage, som denne Bane blev vedtaget, blev der tilstaaet Vejle—Gibe Banen foruden den halve Eksamplation med en rund Sum 100,000 Kr., hvad der svarer til omtrent 25,000 Kr. pr. Banemil, det er altsaa henimod 50,000 Kr. pr. Banemil. Det er noget, som er givet adskillige Baner, halv Eksamplation og 25,000 Kr., men der er Tilfælde, hvor der er givet langt bethdeligere Tilskud. Der er f. Eks. Svendborg Banen, den fik 80,000 Kr. plus halv Eksamplation. Der ere vi altsaa oppe ved et Beløb af 100,000 Kr.,

og jeg kan gaa til nyere Baner, nemlig Kælestrup—Biborg Banen, som er en privat Bane, der fik 80,000 Kr. plus halv Eksamplation, altsaa det samme, og saa fik den endda et meget behageligt plus til, thi den fik Tilsgaet om, at Staten vilde forpagte Banen, saa vidt jeg husker for 3 pCt. af de Pengene, som Koncessionshaverne selv havde skaffet til Vejle. Jeg tror nok, at i Realiteten bliver det over 100,000 Kr. Dernæst vil jeg gaa til nogle Baner, som den højtærede Indenrigsminister berørte, det er de Baner, der have Rentegaranti, thi det er dem, der have faaet allermost. En Rentegaranti af 4 pCt. paa en Tid, hvor man kan faa Penge til denne Rente, vil i Virkeligheden sige, at Banen ikke koster en noget. Man udsteder sine Obligationer, derfor faar man sine Pengene, og saa overlader man det uden Hensyn til Resultatet af Driften og det Udbytte, den giver, til Statskassen at tilvejebringe Pengene dertil. Det kan nok være, at der ved Siden deraf er for den paagældende Bane nogle Udgifter ved at tilvejebringe Reservecapital og Garantifond for Driften, men det viser sig dog, at der har været Tale om større Tilskud end dem, her er Tale om. Det er altsaa slet ikke noget, man kan sige er ekstraordinært. Jeg vil sige, at jeg nævner ikke nogen Betænkkelighed derved, det er en ganske naturlig Følge af hele den Forandring, som er foregaaet. Naar nu Statsbaneanlægene i det væsentlige ere afsluttede, og man kommer over til Anlægget af Privatbaner, er det naturligt, at man faar faste Regler i Modlætning til tidligere Løder, hvor Staten jævnlig byggede Statsbaner tillige i de interesserede Kommuner's Interesse. Vil man nemlig ikke vedtage en Lov som denne, saa faa de forskellige Egne i Landet en meget forskellig Stilling. Medens de Landsdele, der ligge omkring Statsbanelinierne, saasom de i Syland, ere komne let til deres Baner, idet Statskassen har båret Udgifterne, saa er man i de andre Egne henbist til selv at anlægge dem, og det er ganske naturligt, at de faa et fast Tilskud, saa at de for saa vidt blive lige stillede med disse andre Egne, som have faaet et bethdeligt Tilskud af Staten. Man siger, det gør en stor Forskel, at der er Tale om Statsbaner til Statsformaal, derfor have disse Egne faaet disse Baner for en billig Penge, men disse Hensyn gøre sig ikke gældende ved de andre Baner. I denne Forskel er til Stede, Forskellen mellem Statsbaner og private Baner, men lige saa sikkert er det, at disse Statsbaner ere anlagte ikke alene af Hensyn til den gængsme Trafik men naturligvis tillige af