

Man har jo i mange Aar forhandlet om Tilskud til private Jærnbaner, og Stats-tilskuddet er blevet givet under forskellige Former, dels som Rentegaranti — f. Eks. over for den lolland-falsterke Bane og den østjællandske, som var en Bane af væsentlig samme Karakter som andre private Baner — dels under Form af sekundære Aktier, saaledes at de private gik forud for Staten og Kommunerne, dels som Statslaan, nemlig ved Skagensbanen, og dels endelig saaledes, at man udredede Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne. Tilskuddet har været kombineret paa flere forskellige Maader over for de forskellige Jærnbaner; noget Hovedprincip kan man ikke finde som ledende. Derfor man nu i det hele mener at burde gaa over til private Jærnbaneanlæg, saa er det tilstræbt her at finde et solidt Grundlag, idet man stiller det saaledes, at der ikke maa optages Prioritetslaan og ikke udstedes Preferenceaktier. Man begynder da paa et solidt Grundlag, og paa de Vilkaar kan man efter Regeringens Skøn yde noget større Tilskud. Det hænger sammen med noget andet, nemlig at Staten faar Ret til at faa Udbytte lige med alle de andre, der have ydet Tilskud. Havde man stillet det saaledes i andre Tilfælde, saa vilde Statskassen have vundet betydelig. Ved Svendborg—Dense Banen vilde den f. Eks. have faaet 3—4 pCt., i Stedet for at den nu intet har faaet, og paa andre Baner vilde den i alt Fald have faaet noget Udbytte. Det er ogsaa en Anbefaling for at gaa til private Jærnbaneanlæg, at de bære sig ganske godt her i Landet; de bære alle deres Drift — maaske kan der være en enkelt Undtagelse, Randers—Hadsunds Banens Forhold kender jeg ikke ret —, og adskillige af dem give ogsaa noget Udbytte, og det tror jeg hænger sammen med, at private kunne ganske anderledes drive en Bane og tilfredsstille Befolkningen end Staten. Der stilles over for private Baner mindre Fordringer til Driften og Befordringen. Vedkommende Egn finder sig i en nogenlunde tarvelig Drift, naar den selv er interesseret i Banen, og naar Aktionærene findes deromkring. Naar Staten driver en Bane, stiller man derimod i Reglen lige saa store Krav med Hensyn til den allermindste Bane, som med Hensyn til den største, og det er ingenlunde let at modstaa disse Krav, der tilbids ogsaa gøres gældende i Rigsdagen eller fra Rigsdagsmænds Side. Jeg tror derfor nok, at det er et sundt Princip, at sekundære Anlæg foretages af private med passende Tilskud af Staten. Om det kan ske her, kan nærmere tages under Overvejelse, og jeg antager, at Tinget vil være parat til at

gøre det. Regeringen har altsaa ment at kunne slutte sig til disse Hovedbestemmelser i § 3, men maa selvfølgelig tage alt Forbehold over for de enkelte Jærnbaneanlæg; man maa forlange dem bedre forterede og nærmere undersøgte. En Del af dem kender man saa godt som intet til, medens jeg om andre kan sige, at de ere modne til at komme til Udførelse. De øvrige Bestemmelser tror jeg ikke at der for mig er Anledning til paa dette Stadium at fordybe mig i. Jeg har kun villet angive Regeringens almindelige Synspunkt over for Lovforslaget. Jeg skal saa meget mindre fordybe mig deri, som de fleste af Bestemmelserne ville være bekendte fra det Forslag, der forelaa i Fjor om Koncession paa Jærnbaner. Selv om de ere blevne noget ændrede og forøgede, ville ærede Medlemmer kunne være opmærksomme derpaa; det er i alt Fald noget, der kan undersøges i et Udvalg. Jeg skal kun nævne, at i Slutningen af § 5 er man gaaet ind paa, at Udgiften til Regeringens Tilhyn med Banerne efter deres Anlæg bæres af Statskassen, og det er tilføjet, at dertil kan anvendes indtil 150 Kr. pr. Banemil. Man har fundet det rigtigt at gaa ind derpaa, thi det vilde ikke være heldigt, at Statens Tilhyn skulde være lønnet af de private Jærnbaner; derfor er der indsat denne bestemte Sum pr. Banemil. Jeg skal dog bemærke, at det selvfølgelig kun er Honorarerne til vedkommende Ingeniører og Kommissarier, der skulle afholdes deraf; Rejsseudgifter ere ikke indbefattede under denne Sum, men maa bevilges særlig paa Finansloven.

Jeg mener endnu at burde nævne et Hovedpunkt, som ikke findes i Lovforslaget; det er den saakaldte Aaaneparagraf, som her er udeladt. Jeg har ikke skjult for Folketinget, at det maatte vente at se den igen, og jeg antager, at man kan enes om den med det andet Ting. I alt Fald er Pengespørgsmaalet et af de Spørgsmaal, der maa staa i første Række, naar man behandler dette Forslag saa vel som andre Forslag om Jærnbaneanlæg, der ville komme til at foreligge her, forhaabentlig snart.

Selvfølgelig kan det ikke ventes, at Landstinget skal tage Stilling til alle disse Nummere fra 1 til 27, som staa i Lovforslaget, Forslag, som det slet ikke kender. Jeg tror, at enkelte af dem have været behandlet her tidligere, men i det hele ere de ukendte for Tinget. Jeg ønsker ikke, at Landstinget skal tage Stilling til dem, med mindre man er i Stand til at give Oplysning om deres Værd og Betydning, meddele