

ning fra Egnen selv, at man kan tilvejebringe i alt Fald Halvdelen af Udgifterne, saa svinder for Staten enhver Garanti for Foranstaltningens Hensigtsmæssighed ganske bort. Det ærede Medlem sagde, at i det foreliggende Tilfælde vil det ikke være muligt for Beboerne at skaffe de fornødne Penge. Det er muligt. Men i mange lignende Tilfælde, hvor Beboerne ikke have været i Stand til at rejse Pengene, ere da Sogn og Amt traadte til, og noget saadant maa man forudsætte ogsaa vil kunne ske her, saafremt det virkelig drejer sig om en Foranstaltning, hvor Udgifterne staa i rimeligt Forhold til den Nytte, der kan ventes opnaaet. Jeg vilde i høj Grad beklage, om den Regel, der nu er fulgt i en Række Aar og hidtil har fundet Finansudvalgets fulde Tilslutning, ikke ogsaa skulde følges i Fremtiden. Naar det ærede Medlem derefter nævner en Række Eksempler paa, at man ikke er konsekvent, men at man ogsaa undertiden fraviger Regelen, saa skal jeg dertil sige, at der ved Anvendelsen af enhver Regel bør kunne ske Undtagelser under Hensyn til særlige Forhold, og at dette ikke afkræfter, at i det store og hele er Hovedregelen stadig bleven fulgt i de senere Aar. De Undtagelser, som det ærede Medlem nævnte, ere skete med velberaad Hu, og i Henhold til hvad man kunde kalde fastslaaede Undtagelsesregler. Dette gælder for det første med Hensyn til de Foranstaltninger, som vi foretage paa Jyllands Vestkyst. Der have Forholdene stadig været ansete for at være eksceptionelle, og den Fordring, at der her skulde kræves halvt Statstilskud, har man efter Forholdenes Natur ikke ment at burde fastholde. Det samme gælder dernæst, naar Talen er om Anlæg, der ikke blot eller væsentlig have lokal Betydning, men som maa anses for at være af mere almen Interesse. Saaledes f. Eks. Anlægget af en Havn paa Anholt, og saaledes ogsaa den Foranstaltning til Udvidelse og Forbedring af Grenaa Havn, som det ærede Medlem omtalte. Det erkendes, at Grenaa Havn har en Betydning ud over den blot lokale, og at denne Havn har Interesse for en stor Del andre Fiskere end dem, der bo paa Stedet. Naar endelig det ærede Medlem nævnte Tilskuddet til Hou Havn, da er Forholdet det, at her ere

vi inden for den almindelige Regel. Ganske vist have vi ved Finansloven i Fjor ydet og ville nu atter ved Tillægsbevillingen i Aar yde $\frac{3}{4}$ Statstilskud af Udgifterne til Forbedring og Fuldkommengørelse af denne Havn, men dette er motiveret derved, at der allerede forud fra privat Side er anvendt saa stor en Sum, at selv med det Tilskud, som Staten nu giver, kommer Statens Bidrag ikke op til Halvdelen af det, som de private have ydet. Der er saaledes i Virkeligheden god Samklang og Kørsekvens i den Fremgangsmaade, der følges, og jeg skønner i øvrigt heller ikke, at det kan siges, at Havnene paa Bornholm have nogen Grund til at beklage sig over, at de i Aarenes Løb ere blevne forurettede og tilsidesatte.

Jeg kommer til Andragendet under Nr. 83 angaaende en Forbedring i Toggangen i Sydjylland. Det ønskes, at der skal sættes et Tog i Gang Kl. 10—11 om Aftenen fra Kolding til Varde, og at Tog Nr. 275, som ankommer til Varde omtrent Kl. 9 $\frac{1}{2}$ om Aftenen, skal fortsættes til Ringkøbing. Dette Andragende foreslaas af Udvalget henvist til Ministerens Undersøgelse. Jeg formener — og er i saa Henseende i Overensstemmelse med den ærede Ordførers Udtalelse — at dette maa betragtes i Sammenhæng med den Henvisning af 2 eller 3 tidligere Andragender, som vedtoges ved Behandlingen af Andragendernes 1ste Afdeling. Tilsammen gaa de ud paa en bedre Toggang, ikke blot i Syd- og Vestjylland, men i Jylland overhovedet. Jeg mener ikke, at det, der her ønskes, er egnet til at gennemføres, idet et saa sent Nattog ikke paa nogen Maade vil kunne regnes at faa Trafik i Forhold til Bekostningen. Men det er Hensigten at foretage væsentlige Forbedringer paa Routen fra Kolding Vester efter ved den Køreplan, som træder i Kraft den 1. Maj, og da vil ogsaa det Ønske, som har faaet sit Udtryk i dette Andragende, i alt Fald delvis blive imødekommet, idet Aftentoget fra Kolding vil komme til at afgaa omtrent en Time senere, end Tilfældet er nu.

Jeg kommer dernæst til Andragendet under Nr. 88 vedrørende Lyngby-Vedbæk Banen. Denne Bane findes optagen paa Loven om Privatbaner af 8. Maj 1894. I Modsætning til de øvrige ved denne Lov