

valgets Vegne takke for Takken. Jeg vil ogsaa sige Tak til det ærede Medlem for Assens (Berntsen), der kan have Ret i, at det kan være heldigt, at der en Gang imellem lives lidt op i Debatten, at den ikke bliver for ensartet, men at der kan komme lidt Variation i den. Derfor glædede det mig ogsaa at høre, at der var en, der ikke takkede. Jeg ønsker imidlertid at sige et Par Ord til de ærede Medlemmer, som have stillet Ændringsforslag Nr. 72. Det er ikke rigtigt, at der sker nogen Uret, hvis Forslaget ikke vedtages. Tværtimod. De bede om en Begunstigelse, som de ikke have nogen som helst lovlig Adkomst til, men en Begunstigelse som denne er jo altid værd at faa, og naar man beder om en Begunstigelse og faar nej, er det meget forstaaeligt, at vedkommende bliver skuffet.

Forholdet er imidlertid følgende: Ved Loven af 8. Maj 1894 vedtoges 28 Privatbaner og senere ved en Tillægslov af 16. Marts 1904 2 Baner, i alt 30. Af disse ere de 26 allerede gennemførte — 4 dog kun til Dels gennemførte —, og endelig ere 4 ikke blevne gennemførte efter Loven, nemlig Rødkærsbro—Kellerup—Silkeborg, Give—Herning, Viborg—Agger og Køge—Borup-Banen. Der er 5 Baner, hvis Regnskaber endnu ikke ere afsluttede, og som maa betale deres Bidrag, 100 Kr. maanedlig, indtil Regnskaberne afsluttes, og det er Aalborg—Hadsund-Banen og Bornholm-Banen, der ere saa nær afsluttede, at der neppe er et Par Maaneder igen, og dernæst Fjerritslev-Banen, Varde—Nørre-Nebel-Banen og Aarhus—Hammel-Banen, hvilke ogsaa ere nær ved Afslutningen, saaledes at deres Regnskaber ville blive afsluttede i dette Finansaar. Saa have vi igen Slangerup-Banen, der er en ren Privatbane, og Hornbæk-Banen og den omtalte Bane paa Fyn mellem Odense og Faaborg. Men denne sidste har jo heller ikke mere end  $1\frac{1}{2}$  Aar til Rest, som det ærede Medlem jo ogsaa udtalte. Hvis man nu vedtager Ændringsforslaget, saa giver man en Begunstigelse til nogle ganske enkelte i Rækken af de 28 Baner foruden de Par Stykker, som senere kom til, og som alle gik ind paa, at de skulde betale dette Tilskud, og det er derfor, Finansudvalgets Flertal har ment at kunne slutte sig til Ministerens Standpunkt. Vi mene ikke, det er rigtigt at give denne Begunstigelse, som kommer den Bane til gode, som det ærede Medlem staar saa nær, og i sin Egenskab af Amdraadsmedlem har været med til at give et Tilskud til. Det er jo

den, der fortrinsvis faar Begunstigelsen, fordi den har et Par Aar til Rest endnu, hvorimod ingen af de andre har længere Løbetid end enkelte Maaneder eller op til et Aar. Det er derfor formentlig rigtigt, at denne Serie af Baner, som skulle betale deres eget Tilsyn i Henhold til de Bestemmelser i Loven, som de kontraktmæssigt ere gaaede ind paa, skal afsluttes for sig, inden man begynder paa en ny Serie med andre Regler.

Jeg tror ogsaa, at den højtærede Minister har Ret i, at det er en Slags Bremse for Banernes Bestyrelser, der vil bidrage til at faa dem til endelig en Gang at afslutte deres Regnskaber. Thi det kan vel ikke nægtes, og det vil jeg give det ærede Medlem Ret i, at Tiden kan trækkes ud oppe i den røde Bygning og i Jernbaneadministrationen paa en saadan Maade, at vi ikke rigtig forstaa, hvorfor der skal gaa saa megen Tid. Men at Bestyrelserne for Jernbanerne ogsaa have lært at trække Tiden ud, fordi de, saa længe de have Udgifterne, uden at Regnskaberne ere afsluttede, faa Halvdelen refunderet af Statskassen, saa de have ogsaa Fordel ved at trække Tiden ud. Altsaa det, det drejer sig om, bliver nærmest, at denne ene fynske Bane skal give 100 Kr. maanedlig i et Tidsrum af  $1\frac{1}{2}$  eller maaske  $1\frac{3}{4}$  Aar, hvorimod det for de andre Baner kun har meget ringe Interesse. Disse sidste Baner ere et Led af den Kæde af Baner, som vi begyndte paa efter Loven af 1894, og som for øvrigt alle have betalt disse Udgifter. Af den Grund forekommer det mig, som sagt, at Ministerens Standpunkt er rigtigt, og derfor kan jeg ikke tilraade at stemme for Forslaget, hvor meget jeg end ellers sympatiserer med det ærede Medlem og Fynboerne.

**Sabroe:** Jeg vil gerne tillade mig at sige den højtærede Trafikminister Tak for det halve Løfte, der blev givet i Retning af, at Staten vilde overtage Aarhus-Kalundborg Routen. Jeg kan godt slutte mig til de Betragtninger, som den højtærede Minister i Slutningen af sin Tale gjorde gældende med Hensyn til Trafikeringen paa denne Route. Jeg tror ikke, man kan vente, at det forenede Dampskibsselskab i noget Maal vil være i Stand til at kunne tilfredsstille de Bestræbelser, Publikum maatte ønske iagttagne. Imidlertid har den højtærede Minister gjort opmærksom paa, at der er sat en ny Damp i Gang paa denne Route, idet Damperen „Kureren“ er sat i Gang der. Det er selvfølgelig et