

til Det forenede Dampskibsselskab og nævnte, at vi til Aarhus-Kalundborg Røuten gav en Subvention af 50,000 Kr. Dette er ikke ganske rigtigt, men jeg forstaar godt, hvordan det fremkommer, idet der paa Finanslovforslagets § 26 II. B. 3. er en Post, som hedder: Bidrag til Det forenede Dampskibsselskab til en Udvidelse af Dampskibsforbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus, anslaaet til 50,000 Kr. Sammenhængen med denne Sag er imidlertid denne, at Det forenede Dampskibsselskab ikke faar anden Subvention for Kalundborg—Aarhus Routen end den Subvention af 12,000 Kr., som det forleden Aar fik bevilget for at sætte „Kureren“ i Gang. Mere har det ikke faaet sidste Aar, idet det har kunnet opsejle den Minimums Bruttoindtægt, Staten havde garanteret Selskabet ved Driften af denne Route. Dette Beløb af 50,000 Kr., som findes paa Finanslovforslaget, er et Beløb, som kom ind allerede 1892, og deraf er jo selvfølgelig disse 12,000 Kr. gaaet. Naar dette Beløb kom ind i 1892, hænger det sammen med det særlige Forhold, at Det forenede Dampskibsselskab kan opsiges sin Kontrakt til en 1ste April med 1 Maanedes Varsel og Statsbanerne vilde derfor være meget uheldigt stillede, hvis sligt skulde ske, naar man ikke havde et Beløb i Reserve, som man kunde anvende til at sætte en ny Route i Gang, eventuelt gennem et andet Selskab. Jeg har nævnt dette for at vise, hvorfor der er opført en Bevilling paa 50,000 Kr., medens der ikke bliver brugt mere end 12,000 Kr.

Det ærede Medlem spurgte mig om min Stilling til Tanken om, at Staten skulde give sig til at bygge Lokomotiver. Efter den Stilling, som navnlig Flertallet i dette Ting har taget til dette Spørgsmaal, kan det jo ikke være mig om at gøre at fremlægge Forslag om, at Statsbanerne skulle opføre Værksteder og give sig til at bygge Lokomotiver. Det er ogsaa min Opfattelse, at det vilde blive et meget daarligt rentabelt Foretagende for Staten, og det vilde jo ogsaa kun blive forholdsvis faa Arbejdere, der fik Arbejde ved et saadant Foretagende, saa heller ikke dette kan friste i nogen synderlig Grad til at inklade sig paa en saadan Bedrift, som maatte give et meget tvivlsomt Resultat.

Det ærede Medlem fra Fakse (Stauning) anbefalede, at Staten gav en Bevilling til Hylleholt Kommune til Forbedring af en Vej dernede. Staten har tidligere givet en Bevilling til dette Øjemed, og med denne Bevilling er der i Virkeligheden gjort et Brud paa et gammelt Princip, idet Staten

ikke plejer at give Kommunerne Støtte til Vedligeholdelse af deres Veje. Her udgør Vejen imidlertid paa en Maade tillige et Kystsikringsanlæg; den ligger lige tæt op ad Stranden, og ved Bølgeslagene er den bleven ødelagt. Under Hensyn til, at den udgjorde et Kystværn var det, at Rigsdagen i sin Tid bevilgede et Tilskud til Kommunen til Vejens Istandsættelse for denne Søskade. Nu forlanges der en yderligere Bevilling, og jeg kan om denne Sag kun sige det ærede Medlem, at der fra Hylleholt kom et Andragende til Ministeriet i September Maaned, at dette Andragende blev sendt til Vandbygningsdirektøren til Undersøgelse, og at han i denne Maaned agter at foretage en Undersøgelse af disse Vejforhold paa Stedet. Det vil derfor ikke være mig muligt nu i dette Øjeblik at give det ærede Medlem et Svar angaaende denne Sag, for jeg har hørt Vandbygningsdirektørens Fremstilling.

Det ærede Medlem fra Hillerød (Dinesen) var stærkt inde paa at kræve en Togrevision. Jeg kan herom henvise til, hvad jeg allerede har sagt om denne Sag, og som i Hovedtrækkene gaar ud paa, at det vil være mig om at gøre gennem en mulig Revision af Toggangen at inddrage Tog, som maatte kunne undværes, og som det kunde siges at være forsvarligt at inddrage. Men naturligvis skal det gøres med stor Skaansomhed, for selv om et Tog ikke betaler sig, kan det godt være, at det alligevel er nødvendigt at bevare det, idet en Inddragning kunde medføre Konsekvenser, som vilde vise sig aldeles uholdbare og i første Række vilde ramme tyndt befolkede Egne. Det er jo en Selvfølge, at de stærkt trafikerede Baner maa bære en Del af Udgifterne ved adskillige af Udgifterne ved de Baner i tyndt befolkede Egne, som ikke betale sig. Men der er jo ogsaa andre Forhold, der maa tages Hensyn til, f. Eks. her omkring København og andre store Byer, hvor Arbejdere og Kontorfolk benytte et Tog en eller to Stationer ud i Landet. Paa den korte Strækning er Toget godt besat med rejsende, men naar man kommer længere ud, gaar det maaske tomt, og naar de, som bo derude, se det, kunne de være tilbøjelige til at sige, at det er ingen Nytte til, at Toget gaar, medens det i Virkeligheden udfører et samfundsnyttigt Arbejde, om det end maaske ikke helt kan svare sig. Der er mange Forhold at tage Hensyn til i saa Henseende, og Inddragning af Tog, som allerede ere i Gang, maa derfor foregaa med meget stor Skønsomhed.