

af Statskassen, bemyndiges Finansministeren til i det Omfang, hvori det efter hans Skøn maatte være fornødent, at udstede og afhænde indenlandske, fra Kreditors Side uopsigelige Statsobligationer til en Rente af ikke over 5 pCt. pro anno." Det er omtrent ordret i Overensstemmelse med Loven af 1894, og jeg tror, at jeg tør paastaa, at denne Bestemmelse i Loven af 1894 med Hensyn til Statstilskud til de private Baner virkede ganske tilfredsstillende. Hvis jeg husker rigtigt, var det saaledes, at Kommunerne, der jo her som ellers skal optage Laan til Tilvejebringelse af de Beløb, de skal bidrage til Baneanlægene, kunde faa Laan hos Staten, og det til en billigere Rente, end de kunde faa paa anden Maade. Jeg ved ikke, om Forholdet kunde blive saaledes nu, men der er i alt Fald, hvis Ændringsforslaget vedtages, som det foreligger her, skaffet Betingelser for, at Kommunerne, naar de har deres Sager i Orden, kan gøre Regning paa at faa Bidrag af Statskassen, efterhaanden som de er berettigede til at kræve det.

Jeg kommer saa til Ændringsforslag Nr. 14 til § 4, som jeg har omtalt. Hvis ærede Medlemmer vil gennemlæse Lovforslagets § 1 i Forbindelse med vort Ændringsforslag under Nr. 1, hvorefter det foreslaas i 2den Linie at indsætte efter „Afsnit B.“: „§§ 7—12 inklusive“, vil De se, at vi ikke kunde medtage hele § 13 i Loven af 27. Maj 1908, der jo fastsætter et Statsbidrag af 1 Mill. Kr. om Aaret, naar vi i det hele taget stiller os paa det Standpunkt, at der maa optages Statslaan, for at Staten skal kunne opfylde sine Forpligtelser. Ændringsforslag Nr. 15 lyder saaledes: „Efter § 4 indsættes en ny Paragraf, saalydende:

„Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at afslutte Overenskomst med Bevillingshaverne paa den i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6 under Nr. 9 omhandlede Jernbane fra Karrebæksminde til Næstved om for Statskassens Regning at overtage Driften af Banen.“ Det er en Sag, som har været drøftet mellem Trafikministeren og Tingenes Finansudvalg, og Finansudvalgene mente, at det var rigtigst, at Ministeren stillede Forslag om en saadan Ordning i Stedet for, at det skulde være Tingenes Finansudvalg, der tog Bestemmelse. Jeg er nu for Resten af den Mening, at Ministeren maaske uden Lovhjemmel kunde have truffet Foranstaltninger i den Retning. Jeg ved ikke af, at der med Hensyn til saadanne Baner, som er anlagte som Privatbaner, men som

Staten har overtaget Driften af — jeg skal blot nævne Viborg—Aalestrup-Banen, og det gælder vistnok ogsaa Sorø—Vedde-Banen —, er vedtaget noget af Rigsdagen angaaende Statens Overtagelse af Driften af saadanne Baner. Men efter at Forslaget her af Ministeren er forelagt for Udvalget, er der ikke fra Udvalgets Side gjort Bemærkninger dertil, og jeg skal selvfølgelig anbefale dette ligesom de andre Ændringsforslag til Vedtagelse.

Ændringsforslag Nr. 16 gaar ud paa, at der efter § 5 indsættes en ny Paragraf, saalydende: „Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statens Regning at anlægge og drive en Færgeforbindelse bl. a. til Overføring af Jernbanevogne mellem Sundsøre og Hvalpsund. Dette Anlæg kan dog ikke bringes til Udførelse, forinden der fra anden Side er tilvejebragt ¼ af Anlægssummen som Bidrag til Anlæggets Gennemførelse“. Dette Spørgsmaal blev fremdraget ved Sagens første Behandling, og den højtærede Minister udtalte sig imødekomende overfor Tanken, og det har været forelagt i Udvalget og er blevet tiltraadt. Jeg vil gerne med Hensyn til dette Forslag bemærke, at Forholdene ved Overfarten mellem Hvalpsund og Sundsøre er — jeg betænker mig ikke paa at sige det — rent skandaløse og for Resten har været det i flere Aar. Der har været arbejdet paa en bedre Forbindelse der i de sidste 10 Aar, men det har vist sig umuligt at gennemføre paa det Grundlag, hvorpaa man var begyndt at arbejde, og som var dette, at Staten skulde udføre hele Anlægget mod, at de lokale Egne overtog Driften. Det har imidlertid været umuligt at skaffe Sikkerhed for Driftens Vedligeholdelse deroppe, navnlig i Himmerland, idet denne Egn vistnok er temmelig mager til at paatage sig saa betydelige Byrder; som sagt, det har været umuligt at faa det gennemført. Der er vekslet adskillige Skrivelser med Ministeriet, og der har ogsaa været Repræsentanter for det høje Ministerium der oppe for at se paa Forholdene. Jeg kan anføre, at en virkelig Forbedring er mere, end private, d. v. s. de nærmest interesserede Kommuner, hvis Befolkning er ubemidlet, kan magte, og som det er Ministeriet bekendt, har ogsaa en tidligere Trafikminister udtalt, at en Forbedring af Forholdene er en Opgave, hvis Gennemførelse i første Instans maa paahvile Staten. Dette har ogsaa givet Anledning til, at der i Samlingen 1913—14 blev fremsat Forslag om et Tilskud paa 280,000 Kr. til denne Dampfærgeforbindelse under Forud-