

ville komme til at koste 280,000 Rb. pr. Mil paa Grund af den særlige Omstændighed, at der er flere Stationer der. Selv om dette er anslaaet noget for højt, — der anslaaes nemlig 130,000 Rb. til Stationer paa en tre Miles Bane, — kommer man dog vistnok Sandheden nær ved at sige, at Omkostningerne ved en saadan Banes Anlæg i Gjennemsnit kunne anslaaes til mellem 220,000 og 250,000 Rb. pr. Mil. Det vil erindres, som det blev fremsat ved 1ste Behandling, at Statsbanernes Driftsoverskud pr. Mil i Følge det sidste Regnskab gjennemsnitlig ikke har været mere end 6000 Rb.; det vil altsaa, naar man regner 5 pCt. Rente, repræsentere en Kapital af 120,000 Rb., og da de her omtalte Baner ikke kunne antages at ville begynde med at give Driftsoverskud, vil det ses, at en meget betydelig Kapital bliver tilovers pr. Mil, som ikke kan ventes at ville blive umiddelbart forrentet, i alt Fald ikke i den første Tid. Jeg antager, at det Offer, vedkommende Egn maa yde for at faae en Jernbane, selv med den lidt forøgede Understøttelse, Udvalget foreslaar, vil blive mellem 50 og 100,000 Rb. pr. Mil, hvilket jo maa erkjendes at være et meget betydeligt Offer, navnlig naar man tager i Betragtning, at den Kapital, der er her i Landet, maa siges at være temmelig sparsom, saasnart man kommer udenfor Kjøbenhavn. Man har jo set, hvilket Besvær en forholdsvis rig Landsdel, Holland, havde for at faae en Bane fra Nykøbing til Naakstov. Vi foreslaa altsaa, efter at have undersøgt disse Forhold, at gaa lidt videre end Regeringen er gaaet i sit Forflag, men vi ere i Øvrigt, som bemærket i Betænkningen, i fuldstændig Overensstemmelse med den ærede Indenrigsminister i saa Henseende. Vi vide meget vel, at Mange kunde ønske, at der blev undet Statskassen et vist Pusterum med Hensyn til de Penge, den anvender til Foretagender, beregne paa Samferdselens Fremme, thi den har anvendt meget betydeligt dertil i de sidste Aar. Paa den i Aar vedtagne Finantslov er der opført c. 2,700,000 Rb., og til næste Aar vil det i alt Fald ikke blive mindre end 1,500,000 Rb., naar man ser hen til de Forpligtelser, Staten allerede har paa sig, og hvad der nærmere er udvirket i Betænkningen; men efter den Tid er der ikke nogen væsentlig Forpligtelse, der vil kræve noget betydeligt Offer af Staten med Hensyn til Samferdselen. Saavidt jeg kan se, kan der kun være Tale om Broen over Limfjorden, som kræver 350,000 Rb. i 1875—76 under Forudsætning af, at en lignende Sum udvædes i Finantsaaret 1874—75. Der kan altsaa ikke godt være Tale om, at Statskassen skulde blive bebyrdet, naar den Understøttelse, der er Spørgsmaal om, fordeles paa nogle Aar, som det er foreslaaet. At der overhovedet, saalænge Jernbanernes Udvikling gaar for sig, saa længe Omdannelsen af Landets Kommunikationsmidler foregaar, skulde være noget

Tidspunkt, hvor Staten aldeles ikke skulde yde Bidrag til Jernbaneanlæg, har Udvalget ikke troet. Udvalget vilde ikke finde det heldigt, om Statskassen ikke skulde have en vis Sum tilovers til at fremme Jernbaneudviklingen for. Det er meget let for de Medborgere, der ere i Besiddelse af Jernbaneforbindelsens Goder for det Steds Vedkommende, hvor de bo, f. Ex. for Folk her i Kjøbenhavn, at sige til Folk i Provindeerne: I kunne godt vente lidt, det hæfter ikke, om det varer en 5—10 Aar endnu, gjør mindre til Sagen; men de, der sidde i Provindeerne og søle, hvorledes Verden saa at sige gaar fra dem, fordi de ikke have en Jernbaneforbindelse, hvad ville de sige? For deres hele Udvikling er det et stort Tab, at de maa nøies med de gamle dårlige Kommunikationsmidler. Hvad vi foreslaa her, er, at der skal ydes 1 Million i 3 Finantsaar for at skaffe Landet 21½ Mil Jernbane. Tager man Hensyn til, hvilke Offre Staten har paataget sig for at skaffe de nuværende Jernbaner, navnlig det vestjydske og ogsaa de andre jydskke Baner, maa det nu foreslaaede Beløb erkjendes at være billigt, og det maa desuden fastholdes, at denne Million paa ingen Maade gives bort, men at Statskassen antages endogsaa at faae fuldt Bedrag for de Penge, den yder, navnlig ved en forøget Trafik paa sine egne Baner og gjennem de direkte og indirekte Fordele. I Øvrigt foreslaa vi, at det, der ydes af Statskassen, ikke skal fremtræde som en ligesvem Gave eller Tilskud, idet Staten for det Beløb, den giver, skal erholde Retten som Aktionær i Banerne, en Ret, som, om man end for enkelte Anlæg kan antage, at der kun er ringe Udbytte til, at de ville give Udbytte, og om end Staten først skal have Udbytte, efterat de øvrige Aktionærer have faaet et Udbytte af 5 pCt., dog er en saadan, at det dog ikke kan benegtes, i alt Fald med Hensyn til nogle af Anlægene, at den Tid kan komme, da de Aktier, som Staten faaer, kunne give Udbytte, saa at den ikke alene vil faae Rentetabet dækket, men ogsaa muligen faae sin Kapital tilbage paa denne Maade. Hvad angaar den Form, hvorunder vi foreslaa, navnlig den forøgede Understøttelse, da har Udvalget været enigt om, ikke at røre ved den Sum, der her er opført i Loven pr. Mil, nemlig de 40,000 Rb., men at man i to Henseender kan komme disse Egne imøde, nemlig dels derved, at Understøttelsen kan ydes noget tidligere, end af Regeringen foreslaaet, og dels derved, at Expropriationsudgifterne skulde være de paagjældende Baneanlæg vedkommende. Ørede Medlemmer ville erindre, at efter Regeringens Forflag var det Meningen, at disse 40,000 Rb. pr. Mil skulde udbetales i saa mange Finantsaar, som den vedkommende Bane udgjorde Mil, det vil sige for Randers-Grenaa Banen, der er anslaaet til 10 Miles Længde, — hvilket vistnok er temmelig overdrevent, men lader os tage det Tal —, at den sidste Del af Understøttelsen