

ville komme til at koste 280,000 Rbd. pr. Mil paa Grund af den særlige Omstændighed; at der er flere Stationer der. Selv om dette er anslaaet noget for høit, — der anslaaes nemlig 130,000 Rbd. til Stationer paa en tre Miles Bane, — kommer man dog vistnok Sandheden nær ved at sige, at Omkostningerne ved en saadan Banes Anlæg i Gjemmesnit kunne anslaaes til mellem 220,000 og 250,000 Rbd. 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 inere end 6000 Rbd.; det vil altsaa, naar man regner 5 pCt. Rente, repræsentere en Kapital af 120,000 Rbd., 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 forventet, 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 Rbd. 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 spar- som, saasnart man kommer udenfor Kjøbenhavn. Man har jo set, hvilket Besvær en forholdsvis rig Landsdel, Volland, havde for at faae en Bane fra Nykjøbing til Næstved. Vi foreslaa altsaa, efter at have undersøgt disse Forhold, at gaa lidt videre end Regjeringen er gaaet i sit Forslag; men vi ere i Øvrigt, som bemærket i Betænkningen, i fuldstændig Overensstemmelse med den erøede 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, be- regnede paa Samfærdigheds Fremme, thi den har anvendt meget betydeligt dertil i de sidste Aar. Paa den i Aar vedtagne Finantslov er der op- ført c. 2,700,000 Rbd., og til næste Aar vil det i alt Fald ikke blive mindre end 1,500,000 Rbd., naar man ser hen til de Forpligtelser, Staten allerede har paa sig, og hvad der nærmere er ud- viklet i Betænkningen; men efter den Tid er der ikke nogen væsentlig Forpligtelse, der vil kræve noget betydeligt Offer af Staten med Hensyn til Samfærdigheds Fremme. Saavidt jeg kan se, kan der kun være Tale om Broen over Limfjorden, som kræver 350,000 Rbd. i 1875—76 under Forudsætning af, at en lignende Sum udredes i Finantsaaret 1874—75. Der kan altsaa ikke godt være Tale om, at Statskassen skulde blive behyrdet, 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 Kom- munikationsmidler foregaar, skulde være noget

Lidspunkt, hvor Staten aldeles ikke skulde yde Bidrag til Jernbaneanlæg, har Udvalget ikke tvøet. Udvalget vilde ikke finde det helbigt, 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 Jernbane- forbindelsens Goder for det Steds Vedkommende, hvor de bo, f. Ex. for Folk, her i Kjøbenhavn, at sige til Folk i Provindserne: 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 Provindserne og føle, hvorledes Verden saa at sige gaar fra dem, fordi de ikke have en Jern- baneforbindelse, hvad ville de sige? For deres hele Udvikling er det et stort Tab, at de maa nøies med de gamle daarlige Kommunikations- midler. 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 vestjydsk og ogsaa de andre jydsk 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 endog saa at faae fuldt Be- derlag for de Penge, den yder, navnlig ved en forøget Trafik paa sine egne Baner og gjennem de direkte og indirekte Fordels. I Øvrigt fore- slaa 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 Net- ten 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 be- negtes, i alt Fald med Hensyn til nogle af Anlæ- gene, at den Tid kan komme, da de Aktier, som Sta- ten 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 Rbd., men at man i to Henseender kan komme disse Egne imøde, nemlig dels derved, at Understøttelsen kan ydes noget tidligere, end af Regjeringen fore- slaaet, og dels derved, at Expropriationsudgifterne skulde være de paagældende Baneanlæg vedkom- mende. Væde Medlemmer ville erindre, at efter Regjeringens Forslag var det Meningen, at disse 40,000 Rbd. 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 vist- nok er temmelig overdrevent, men Iader os tage det Tal —, at den sidste Del af Understøttelsen