

Hensyn til Personer, som paa en eller anden Maade for kortere Tid vare knyttede til Kommunerne, hvad enten det nu var ved et kortere eller tilfældigt Ophold der eller i Egenkab af Jæstere. Man mente da, at alle disse Bønseligheder vilde udjævnes ved, at Sagen ordnedes paa den Maade, at Kommunerne udstedte 4 pCts. rentebærende Obligationer, hvis Beløb da afdragsvis skulde betales i 28 Aar. Efter at man var kommen til et Resultat med Hensyn til de nu omhandlede Punkter, maatte man naturligvis gjøre sig det fuldstændig klart, hvilken finantziel Betydning den hele Sag havde. Det ser jo nemlig let noget afkræftende ud, naar man taler om Baneanlæg af den Udstrækning, der her foreslaas, og det er derfor af ikke ringe Interesse at underkaste ogsaa den finantzielle Side af Sagen en Prøvelse, for at Udstrækningen af Foretagendet hverken skal over- eller undervurderes. I saa Henseende skal jeg tillade mig at henvise til Betænkningen, hvor der for høert enkelt Baneanlæg er angivet den Sum, hvortil det kan anslaaes. Jeg skal bemærke, at de Stjerner, der ere tilspiede, vise, hvorledes Summerne ere fremkomne, og at der kun er Tale om to Baneanlæg, hvor man har maattet jugere, uden at have foreliggende Overflag. Smidertid foreligger der fortrinlige Kort i begge disse Tilfælde, ligesom ogsaa Overflagene ere holdte saa høit og rigeligt faavel hvad Længde som hvad Forarbejde angaar, at der ikke kan være Tale om, at man skulde komme meget ud derover. Resultatet af Dpgjørelsen viser, at samtlige Baneanlæg ville kunne udføres for c. 21 Millioner Kr. Naar man dertil lægger en Femtedel som Udgift til Driftsmateriel osv., vil altsaa det hele Arbejde i fuldstændig Stand kunne have for en Sum af henved 26 Millioner Kr. Tidligere har man regnet en Syvendel til Driftsmateriel, men ved de lettere Baner er Forholdet et andet end ved de sværere, og de Herrer ville ogsaa ved at gjennemgaa Overflagene, der ere opgivne i det foreliggende Lovforslag, se, at Driftsmateriellet er beregnet til omtrent en Sjettedel. Der er her regnet en Femtedel af Hensyn til de øvrige Udgifter ved Anlægene. Nu bliver Spørgsmaalet naturligtvis, hvor lang en Arrække der bør medgaa til Arbeidet eller med andre Ord: med hvor stor en aarlig Udgift tør man i en længere Arrække belemlre Statskassen? I saa Henseende har Udvalgets aldeles overveiende Flertal været paa det Nene med, at man ikke i denne Lov burde tage nogen Bestemmelse udover en meget stærkt begrændset og nærliggende Arrække, og man er da bleven enig om at foreslaa de første 5 Aar. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvor stor en Sum der da aarlig kunde offers, har der derimod gjort sig forskellige Meninger gjældende i Udvalget. Nogle Medlemmer have nemlig ment, at man burde gaa meget raskere frem, end Udvalgets Flertal har troet at kunne foreslaa, og for saa vidt er der jo

en Støtte for denne Mening i den Kjendsgjerning, at man hidtil i en Række af Aar har anvendt gjennemsnitligt en Sum af 5—6 Millioner Kr. aarligt. Uigeoverfor saadanne Beløb synes det jo derfor temmelig beskedent, naar Flertallet formener, at man uden Fare i de første 5 Aar vil kunne bebyrde Statskassen med en aarlig Udgift af noget over 1½ Million Kr. til det heromhandlede Dieneb. Det er omtrent den samme Sum, som den høitærede Regjering har tænkt sig anvendt i en omtrentlig lige saa lang Periode. Ved fortat Anvendelse af et saadant aarligt Beløb ville samtlige de omhandlede Anlæg kunne fuldføres i 17—18 Aar (Ufbrydelse) — ja, skulde man finde, at det var for lang Tid, er der aldeles Intet i Veien for ved at forhøje den aarlige Udgift at fremskynde Arbeidet saa meget, som man ønsker. Der var jo ogsaa en anden Udvei til Forkortelse af Anlægstiden, den nemlig, at det sjællandske Jernbaneselskab anlagde Banerne paa Sjælland. I den for Anlægget vilde da kunne begrændses til 11—12 Aar og Statens Udgift til 18—19 Millioner Kr. Blandt de Grunde, Flertallet har havt til at foreslaa de 5 Aar og kun et Beløb af ca. 1½ Million Kr. aarlig, maa jeg for det Første anføre Tidsforholdene overhoved. Tidsforholdene ere jo for Dieblikket ikke saadanne, at man vil engagere sig alt for stærkt ved Foretagender, hvis Anlæg strække sig ud over en længere Arrække, men dernæst er der en anden Sag, som ligger flere af Udvalgets Medlemmer paa Hjerte, nemlig et eventuelt Kjøb af de private Baner eller i det Mindste nogle af dem, og disse Medlemmer have da ment, at Statskassen ikke burde engagere sig for stærkt paa andre Punkter, for at den ikke skulde savne de fornødne Midler til Kjøbet, naar dette kunde ske paa rimelige Betingelser. I saa Henseende skal jeg bemærke, at for mit Bedkommende staar Spørgsmaalet om Kjøbet af de private Baner i meget nær Forbindelse med Spørgsmaalet om, hvorvidt disse private Baner tilfredsstille de Forudsætninger for Statsbaneanlæg, jeg har tilladt mig at fremsætte i Begyndelsen af mit Fordrag, eller med andre Ord om de komme til at udgjøre integrerende Dele af det hele Jernbanenet, navnlig for den gennemgaaende Traffiks Bedkommende. Hvor dette er Tilfælde, er det ganske sikkert meget ønskeligt for Staten at erhverve disse Baner; det er ønskeligt for begge Parter, og jeg tror ikke mindst for Cieren af Banen, navnlig naar denne er fort (Ufbrydelse). Jeg taler naturligvis ikke om Erhvervelse paa ublu Vilkaar, men om Erhvervelse paa antagelige Vilkaar. — Saaledes som Forholdene for Tiden ere, og med det her foreliggende Banenet for Die, vil Dpmarksomheden formentlig først maatte henvendes paa Silkeborg—Herningbanen, og for saa vidt man bestemmer sig for Faaborg—Ringe-Linien tillige den sydfynske Bane, men der er ogsaa