

tydelig større, hvis man: Et nogen væsentlig Grad kunde reducere Beløbet. Dertil kommer saa, at i sidste Instants kommer saa Spørgsmaalet: Kunne de betale Driftsudgifterne eller kunne de ikke? Thi kunne de det ikke, saa begynder Situationen jo at blive prekær; jeg skal ikke fordybe mig i, hvad der saa kan ske, for det er lidet lysteligt saavel for den enkelte Jernbaneeier som for Statskassen, naar Saadant indtræffer. Dette mener jeg derfor maa tages under Overveielse i Tide, og man maa, saavidt muligt, søge at undgaa, at en saadan Kalamitet indtræffer. Paa disse to Ting mener jeg, man maa se; dels paa, hvad der fornuftigvis kan spares i Anlægget, dels paa, hvad der med temmelig stor Sikkerhed kan paaregnes sparet i Driftsomkostninger, forinden man tager sin Beslutning.

Hvad det finansielle Resultat angaar, da stiller det sig med saa Ord paa følgende Maade: Man kan i Henhold til et, ganske vist kalkulatorist, Overflag, der har været Udvalget forelagt, gaa ud fra, at med en Bygningsmaade som den, vi her i Landet pleie at kalde „lettere Baner“, vil hele dette Jernbanekomplex, som denne Lov omfatter, koste lidt over 250,000 Kr. pr. Mil eksklusive Grunderhvervelser, men inklusive Driftsmateriel. Nu er der i alt Fald for mig ingen Tvivl om, at hvis man gaar til det af os foreslaaede lettere System, hvis man gaar til en langt lettere Type af Driftsmateriel, den billige Overbygning, og, om det behøves, — hvad jeg egentlig ikke tror, det gjør — til noget stærkere Stigninger, hvilket man meget vel kan, saa vil Anlægssummen kunne reduceres med omtrent 100,000 Kr. pr. Mil, hvilket altjaa vil sige, at man paa de 29½ Mil sparer ca. 2,950,000 Kr. i Anlægsgudgift. Derfor have vi i Modsetning til Flertallet ment, at, hvis Thinget gaar ind paa vor Betragtning, nemlig den, at det er det Fornuftigste at anlægge disse Baner saa billigt som muligt, saa skulde Statskassen ikke, som Flertallet har foreslaaet, bidrage 75,000 Kr. over en Bant, den skulde ikke belastes med mere end henholdsvis 50,000 Kr. pr. Mil til de to Baner og 25,000 Kr. til den tredie, nemlig den lille Bane fra Aalborg til Hadsund, som dog alle ere enige om, kun har rent lokal Interesse. Den derved fremkomne Besparelse maa jeg maasse med det Samme nævne. Mindretallet har ment, at Jernbanen fra Aalborg over Ribe til Viborg selvsjølgelig burde bygges saaledes, at den kan drives i Forbindelse med Statsbanerne. Den kommer til at ligge inde i selve Statsbanenettet; man har altjaa ikke der ment at burde gaa

til det billigere Anlægssystem, og af samme Grund har man ment at burde foreslaa, at Statskassen til den hder et Tilskud af 80,000 Kr. pr. Mil. Men naar man tager alt i Betragtning og stiller Mindretallets Forslag op i Modsetning til Flertallets, saa bliver Besparelsen i Henhold til Mindretallets Forslag for Statskassen 842,500 Kr. og for Koncessionshaveren 2,107,500 Kr. med Hensyn til Anlægget, og jeg kan ikke se rettere end, at der med temmelig stor Sikkerhed kan paaregnes en Driftsbesparelse paa disse Baner af mellem 150,000 og 160,000 Kr. om Aaret. Jeg tror ikke, at det er sangvinst at antage, at denne Besparelse navnlig for Driften vil komme til Stede. Jeg erkjender selvsjølgelig, at det er umuligt, naar man ikke har et Nivellement af det paagjældende Terræn foran sig, aldeles bestemt at sige, hvor meget der kan spares paa Anlægget, men jeg tror som sagt ikke, det er sangvinst at forudsætte, at de 3 Baner, vi foreslaa anlægges efter det lette System, virkelig kunne anlægges for det Beløb omtrent 150,000 Kr. pr. Mil inklusive Driftsmateriel, men eksklusive Grunderhvervelsen. Naar vi have foreslaaet at beholde den normale Sporvidde, saa er det ene og alene af Hensyn til, at vi ikke tør foreslaa at bygge den ene af de 4 Baner efter det lette System, og at vi erkjende, at det er en uhyre stor Fordel for den paagjældende Koncessionshaver at kunne benytte sit Materiel paa samtlige 4 Baner. Det er omtrent den eneste Grund til, at vi have været nødt til at fastholde den normale Sporvidde. Det er indlysende, at Anlægget kan blive en lille Smule billigere, forudsat at det er den samme Lethed og det samme System, naar man gjør Baner smalsporet, men det er overordentlig lidt, det er næppe mere end 6 à 7 pCt. af hele Anlægssummen, der vil spares, og af Hensyn dertil er der altjaa ikke Grund til at vælge smalsporede Typer, men paa den anden Side er man sikker for ikke at faae for svære Bøgne ind. Jeg tillader mig derfor paa Mindretallets Vegne at anbefale de af os stillede Vendinger, som findes under Nr. 5 og 6. Det ene Forslag er en Følge af det andet, det ene supplerer det andet, jeg betragter dem egentlig som hørende sammen. Vrede Medlemmer ville se, at Vendingensforslaget under Nr. 5 gaar ud paa til den almindelige Bestemmelse af Banernes Konstruktion at tilføie „dog kunne de i § 1, under Nr. 1, 2 og 3 anførte Baner bygges efter et endnt lettere System, saaledes at Skinnernes Vægt kan indskrænktes til 25 Pd. pr. Yard.“ I Forslaget under Nr. 6 foreslaa vi en Omfordeling af Statens