

turde paaregne, at Statskassen i den Periode, hvortil Kommissionens Arbejde var begrænset, 10 Aar, kunde ofre mere. Vi maa jo ikke glemme, at der ved Siden deraf forestaar særdeles betydelige Udvidelser af de bestaaende Statsbaneanlæg. Der findes i den Betænkning fra Kommissionens Side, som er omdelt til de Herrer — det tror jeg da, i alt Fald vil det kunne stilles til de Herrers Raadighed — Opgivelser fra Generaldirektionen for Statsbanerne af de Udvidelser af denne Art, som forestaa i de 10 Aar, som Kommissionen overhovedet havde for Øje, og de andrage ikke mindre end 75 Mill. Kr., altsaa sammenlagt med Bidragene til de ny Anlæg i alt 110 Mill. Kr. Det turde jo være nok at gabe over i de 10 Aar. For at man ikke helt skal tabe Modet overfor saa svimlende Summer, er det samtidig oplyst, at vi i de sidst forløbne 10 Aar have anvendt til Jernbaneformaal her i Landet godt og vel 98 Mill. Kr. ud af Statens ordinære Indtægter. Men altsaa for de 10 Aar tør Regeringen ikke gøre Regning paa større Bidrag fra Statskassen end dem, Kommissionens Forslag vil kræve, og saa længe man altsaa blev staaende og følte sig bunden ved de 10 Aar, saa maatte man — og det har jeg ogsaa givet Udtryk i de Svar, jeg har givet forskellige Deputationer — holde sig til, at vi ikke kunne komme længere end til det, Kommissionen havde foreslaaet. Saa opstod imidlertid den Tanke, om da Regeringen var nødt til at føle sig bunden til de 10 Aar, som Kommissionen var bunden til, og det var det, vi ved nærmere Overvejelse bleve klare over, at den egentlig ikke var. Der kunde neppe siges noget imod, at vi i vort Forslag til Rigsdagen gik ud fra en længere Periode og tog mere med, naar det derved blev os muligt uden at overanstrengte Statskassen at fyldestgøre Krav, som vi i og for sig, dels støttet til Kommissionens Udtalelser, dels ifølge vore egne Overvejelser, maatte finde velbegrundede. Ud fra disse Betragtninger og idet Regeringen altsaa har fastholdt, at der ikke maatte bruges mere end $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. om Aaret til Statsbaner og 1 Mill. Kr. til Privatbaner — det var de Beløb, man kom til paa Grundlag af Kommissionens Betænkning —, er der fundet Udvej til at medtage disse efter vort Skøn begrundede Krav uden at udstrække Perioden længere end 3—4 Aar ud over de 10 Aar, som Kommissionen forudsatte. Den Periode, for hvilken vi altsaa foreslaa Rigsdagen nu at tage Beslutning,

omfatter da i alt 13—14 Aar. Det er jo ganske vist et langt Tidsrum, men dog næppe længere, end man har Lov til at se ud over, naar man staar finansielt set paa saa sikker en Grund, som man gør ved den Begrænsning af de aarlige Udgifter, som jeg nys nævnte. Lad mig dog sige, at herunder ikke er indbefattet Ekspropriationsudgifter. Dem er det overhovedet vanskeligt at faa noget nøjagtigt Overblik over, men man har dog tilstrækkeligt Overblik over dem til at vide, at de ikke kunne volde særdeles store Forskrækkelser, især naar der ikke er Tale om Udvidelser omkring selve København, saaledes som ved Københavns Personbanegaard; der var det jo noget andet.

De Anlæg, som vi herefter have besluttet os til at foreslaa for Rigsdagen ud over dem, Kommissionen anbefaler, ere: af Statsbaneanlæg en Forlængelse af den af Kommissionen anbefalede Linie fra Skern til Videbæk videre til Skive, som Kommissionen allerede reelt har anbefalet, om end med en lidt østligere Retning end den, som her er foreslaaet, og som den kun har ladet ligge, fordi den ikke kunde komme med i det Tidsrum, den var bundet til, og saa en Sidebane fra et Punkt derpaa, nemlig Nørre Omme, til Ringkøbing, for ikke at tage dennes Opland fra den. Fremdeles en Forlængelse af den af Kommissionen foreslaaede Jernbane fra Næstved til Ringsted videre over Hvalsø, Skibby, Frederikssund og Slangerup til Hillerød. Derved spares største Delen af den Privatbane, som Kommissionen havde foreslaaet fra Frederikssund til Roskilde. Den Stump af denne, som kommer til at mangle, foreslaas saa bevaret som en Privatbane fra Roskilde til et Punkt paa Linien Hvalsø—Skibby. Fremdeles en Jernbane fra Køge til Kværkeby for at sætte Køge Havn og Østsjælland i det hele i Forbindelse med Midtsjælland og med Routen videre Vest paa. Og endelig foreslaas det at overtage den østsjællandske Jernbane, som jo allerede nu drives for Statens Regning, idet Staten ved Lov, af 4. Maj 1875 er det vist, der gav Tilladelse til Anlæg af denne Bane, har paataget sig Garanti endda for 4 pCt. af Anlægs-kapitalen indtil et vist Beløb; og da det trods en god og sparsommelig Drift af Banen aldrig er lykkedes at bringe dens Indtægter saa højt op, at man deraf kunde dække de 4 pCt., er i Virkeligheden hver Skillings Udgift paa Banen faldet Statskassen til Last, saa at det med