

Sandhed kan siges, at den er bleven drevet og fremdeles drives for Statskassens Regning. Og naar saa Statskassen tilmed er i den heldige Situation nu at kunne faa Penge til mindre end $3\frac{1}{2}$ pCt., synes der ikke at være nogen Grund til, at den fremdeles skal blive ved at betale 4 pCt. af denne Bane.

Med Hensyn til de private Baner gaa de Tilføjelser, som foreslaas fra Regeringens Side, ud paa, at man paa Øerne medtager en Linie fra Nykøbing F. til Nysted, den eneste Købstad udenfor Mariager og nogle af de bornholmske Købstæder, som ikke har Jernbane. Fremdeles paa Langeland en længe ønsket og meget tiltrængt Bane fra Rudkøbing til Bagenkop, der til Dels falder sammen med den af Kommissionen foreslaaede Bane fra Rudkøbing til Spodsbjerg. Denne, der i sig selv vilde være 7,5 Kilometer lang, vil nu kun blive godt 4 Kilometer, idet Resten falder sammen med den ny Linie til Bagenkop. Tilskuddet til den førstnævnte Linie fra Nykøbing til Nysted er fra Statens Side sat til det samme, som fra Kommissionens Side er anbefalet med Hensyn til Banen fra Nykøbing til Stubbe-købing, altsaa $\frac{2}{5}$, medens det til Langelandsbanen er sat til Halvdelen som den gennemgaaende almindelige Regel ved de fleste private Baner, Kommissionen har anbefalet. Ganske vist er det adskilligt mere end ved de øvrige fynske Baner, som — det være sagt til deres Ros — hidtil ere anlagte og foreslaas ogsaa for Fremtiden anlagte med et betydelig lavere Tilskud. Men det kan formentlig motiveres at give et større Tilskud paa Langeland, fordi denne Ø med sin langstrakte Form giver mindre Adgang til Opland, end det øvrige Fyn har. Paa den anden Side vil man ogsaa af den Grund kunne nøjes med en smalsporet Bane, medens de andre ere foreslaaede normalsporede.

I Jylland gaa de ny Forslag ud paa en Bane fra Vodskov til Dybvad i Forbindelse med den allerede nu bestaaende Privatbane fra Sæby til Nørresundby. Den er anbefalet af et stort Mindretal i Kommissionen. Dernæst foreslaas en Bane fra Nykøbing Mors til Sejerslev og Karby med en Sidebane til Øster-Assels, et Projekt, der fremkom, om jeg saa maa sige,

i den 11te Time, men straks har vundet Sympati ved denne Øs Frugtbarhed og ved de Beregninger, som ere gjorte over, hvilke Fordele denne Bane formentlig vil kunne bringe. Tilskuddet til disse Baner er som til de fleste øvrige jydsk Baner foreslaaet til Halvdelen. Fremdeles en elektrisk Bane fra Thorup-Pakhus til Hornslet. Naar den er medtagen, saa er det, fordi der ikke kræves noget Bidrag fra Statens Side til den, og fordi den ikke paa nogen Maade kan siges at konkurrere med Statsbanerne, tværtimod kun er at betragte som en Fødebane for dem. Derfor er den heller ikke foreslaaet længere end til Hornslet, skønt Andragendet gik ud paa at føre den over til en anden af Kommissionen foreslaaet elektrisk Bane fra Randers til Aarhus, med hvilken den for øvrigt skal have Drift fælles. Det afbrydes heller ikke ved mit Forslag, idet det jo er muligt at overføre den elektriske Drivkraft gennem Ledninger uden Hensyn til, at Skinnerne ikke mødes. Det er de ny private Baner, der foreslaas her.

Med Hensyn til den *Orden*, hvori disse Baner skulle anlægges, er det for Statsbaneanlægene angivet i § 1. Det hedder netop i § 3, at Anlægene fremmes i den i § 1 angivne Rækkefølge. Og det bestemende i saa Henseende har for det første været Trangen, hvorfor ogsaa Dobbeltsporet over Fyn er sat som Nr. 1. Dernæst har man saa vidt mulig taget et ligeligt Hensyn til de forskellige Landsdele. Man vil finde, at der afvekslende foreslaas et Anlæg paa Øerne, saa et i Jylland, saa atter et paa Øerne osv. Kun med Hensyn til Tidspunktet for Erhvervelsen af den østsjællandske Jernbane er der taget et Forbehold, idet det overlades til nærmere Aftale mellem Finansministeren og Ministeren for offentlige Arbejder, naar den skal finde Sted. Det ligger dels i, at det jo kun er en Slags Konvertering af Statsgælden, her er Tale om, og dels Ønsket om, at man ikke skal udsættes for uventede Resultater, uventede Børsspekulationer, hvilke vilde kunne faa en ret betydelig Indflydelse paa Bekostningen. Efter Loven af 1875 skal den overtages ved Indløsning af de af Staten garanterede Obligationer og Aktier efter disses Børskurs for „de 3 sidste Aar“ før Indløsningen.