

Hvis der altsaa her fastsattes et bestemt Tidspunkt, naar Overtagelsen skulde finde Sted, vilde man maaske være undergivet Spekulationer i Børskursen, der ikke vare heldige.

Med Hensyn til de private Baners Anlæg betyder den i § 6 angivne Orden ikke, at det er den Rækkefølge, i hvilken de skulle anlægges. Overhovedet er der ikke i Lovforslaget fastsat noget bestemt om denne Orden. Det hedder kun i § 13 i nær Tilslutning til, hvad der blev sagt i Loven af 8. Maj 1894, den sidste Lov om den Slags Anlæg her i Landet: „Andragender vedrørende de nævnte Baner tages fortrinsvis i Betragtning efter den Tidfølge, i hvilken de foreligge med de efter Ministerens Skøn fornødne Oplysninger. Dog bliver det at iagttage, at der i et enkelt Finansaar ikke meddeles Eneret til Anlæg af flere end 4 af de nævnte Baner, hvoraf saa vidt muligt 2 Baner i Jylland og 2 paa Øerne, samt at der, saafremt ikke anderledes fastsættes ved de aarlige Finanslove, i hvert Finansaar som Statsbidrag til de nævnte Baner kun anvendes 1 Million Kr.“ Man har maattet tilføje „saa vidt muligt“, thi det er jo tænkeligt, at man var færdig med dem i Jylland, medens der endnu stod noget tilbage paa Øerne eller omvendt, saa at en Veksling ikke længere kunde finde Sted.

Jeg skal derefter anføre, hvor meget Forslaget andrager i Kilometerlængde. Vi have i Øjeblikket af Statsbaner 1977,10 Km. og ville efter dette Forslag yderligere faa 538,6, der fordele sig paa følgende Maade — det vil formentlig interessere ærede Medlemmer at se, hvorledes de fordele sig paa de forskellige Landsdele. Paa Sjælland—Falster have vi nu 589,53 Km. og ville yderligere faa 184,8. Her er Dobbeltsporet regnet med i sin dobbelte Længde. Paa Fyn have vi nu 172,11 Km., derunder ogsaa de Statsbaner, som ere forpagtede ud til privat Drift, og ville faa — det er Dobbeltsporet, her er Tale om — yderligere 83,6. I Jylland har man 1215,46 Km. og vil faa yderligere 270,2. Af Privatbaner have vi paa Sjælland—Falster 244,21 Km., Forøgelsen er 102,7. Paa Lolland have vi 72,53 Km., Forøgelsen — derunder er ogsaa Stubbekøbing-banen medtagen — er 65,2. Paa Fyn have vi nu 153,64 Km., Forøgelsen er 92,4. I Jylland have vi 803,36 Km., Forøgelsen er 597,4. I alt have vi for Øjeblikket — derunder ogsaa de bornholmske Baner, som ikke foreslaas forøgede — 1311,70 Km. og ville faa en Forøgelse af 857,7.

Udgifterne hertil ville efter de foreliggende Overslag, som naturligvis ikke kunne være ganske nøjagtige, for Statskassen blive 34 Mill. Kr. til Statsbanerne og 13½ Mill. til Privatbanerne. Jeg har allerede nævnt, at udenfor disse Tal ligge Ekspropriationsudgifterne. Paa den anden Side kommer til Afdrag i disse Tal de Tilskud, der foreslaas ydede af Kommunerne, og som ere ganske i Overensstemmelse med de af Kommissionen foreslaaede, for de ny Anlægs Vedkommende valgte efter de nærmest tilsvarende Baner, som Kommissionens Betænkning omfatter, altsaa de ny sjællandske Statsbaner foreslaas med et Tilskud for Kommunerne af 40,000 Kr. pr. Mil, de jydsk med 25,000 Kr.

Dernæst kommer til som forventet Afdrag paa disse Udgifter alt, hvad der ventes at komme ind ved den Værdistigningsafgift, hvorom Lovforslagets 3die Afsnit, Litra C, handler. Ogsaa i saa Henseende hviler Lovforslaget paa Kommissionens Betænkning som Grundlag, dog kun i den Forstand, som de Herrer ville se af Kommissionens Betænkning, at den enstemmig har henstillet til Ministeriet at tage den Tanke op til Overvejelse, eventuelt Gennemførelse, at inddrage til Fordel for selve Anlægget al den mere eller mindre betydelige Værdistigning, som jo ethvert Jernbaneanlæg foranlediger. Jeg har med Glæde taget denne Tanke op, skønt den har voldet Ministeriet ikke ringe Arbejde, hvilket ogsaa har sin store og væsentlige Andel i, at Forslaget først nu kan fremsættes, skønt Ministeriet allerede den 2. Oktober har modtaget Kommissionens Betænkning. Ganske vist har en Tid ogsaa været brugt til andre Ting, saaledes til Revision af Overslagene for de af Kommissionen anbefalede Jernbaner, dels ogsaa for de ny Baner, som vi have foreslaaet dem forøgede med. Men det er dog væsentlig Værdistigningsafgiften og Udarbejdelsen af Forslag derom, der har taget Tiden. Kommissionen selv har i saa Henseende nøjedes med at give et Fingerpeg, idet den har henvist til den Ordning, der ligger til Grund for Slangerupbanen. Denne er jo nærmere beskrevet i et Bilag til Kommissionens Betænkning, udarbejdet af Sjælen for Slangerupbanens Planlægelse, Overretssagfører Amdrup. De Herrer ville deraf have set, at Grundtanken i denne Ordning, som ene og alene har hvilet paa Frivillighedens Grundlag, er den, at ved alle de Salg, der finde Sted i et Tidsrum af 30 Aar, skal 30 pCt. af den fremkomne Værdistigning i Forhold til det