

Udgifterne til de fornødne Grunderhvervelser i Anledning af de foreslaaede Baneanlæg kunne kun angives ganske kalkulatorisk. Man formener, at de kunne sættes til følgende Beløb:

For Dobbeltsporet Nyborg—Strib .....	1,000,000 Kr.
For Give—Herning Banen ..	210,000 —
- Vigerslev—Kjøge Banen	470,000 —
- Funder—Bramminge Banen (herunder Arealerhvervelse til et andet Spor mellem Funder og Silkeborg) .....	546,000 —
- Skjern—Skive og Nørre Omme—Ringkjøbing Banerne .....	640,000 —
- Næstved—Hillerød Banen ....	1,310,000 —
- Kjøge—Kværkeby Banen	325,000 —

Hertil vil endvidere komme Udgiften ved Erhvervelsen af den østsjællandske Bane og Vejle—Give Banen.

#### Til Afsnit B.

Jernbanekommissionen har anbefalet Anlæg af i alt 26 Privatbaner, idet den, som tidligere fremhævet, har forudsat, at der skal træffes Bestemmelse om Jernbaneanlæg for et Tidsrum af 10 Aar. Da Regeringen, som i de indledende Bemærkninger anført, ikke nærer Betænkelighed ved at stille Forslag om Jernbaneanlæg for et noget længere Tidsrum, har man i Lovforslaget foruden de af Kommissionen anbefalede Privatbaneanlæg endvidere optaget Anlæg af forskellige Privatbaner, hvorom der har foreligget Andragender, nemlig en Jernbane fra Nykjøbing paa Falster til Nysted;

en Jernbane fra Rudkjøbing til Bagenkop; en Jernbane fra Vodskov til Dybvad; Jernbaner paa Mors; samt en elektrisk Jernbane fra Thorup Pakhus ved Kalø Vig til Hornslet.

Som Følge af, at man under § 1 Litr. h. har opført en Statsbane fra Næstved over Ringsted, Hvalsø, Skibby, Frederikssund og Slangerup til Hillerød, bliver der som anført ikke Spørgsmaal om Anlæg af den af Kommissionen anbefalede Privatbane fra Roskilde over Skibby til Frederikssund, hvorimod man af Hensyn til Roskilde Bys Interesser stiller Forslag om Anlæg af en Privatbane fra Roskilde til et Punkt paa nysævnte Bane mellem Hvalsø og Frederikssund.

Derhos har man i Henhold til derom foreliggende Andragende ment at burde foreslaa Linien Kolding—Taps forlænget til Ødis og af Hensyn til Tilslutningen til det nordslesvigske Banenet fundet det rettest at lade det staa aabent, hvor Jernbanen fra Ribe til Landgrænsen skal ende.

Med Hensyn til det Tilskud, der af Statskassen skal ydes til de paagældende Privatbaneanlæg, har man for saa vidt angaar de af Kommissionen anbefalede Anlæg i det hele fulgt dennes Forslag og har kun afvejet herfra ved Banen fra Rudkjøbing til Spodsbjerg, til hvilken der af Kommissionen var foreslaaet et Tilskud svarende til Ekspropriationsudgifterne. Da man nemlig stiller Forslag om Anlæg af en Bane fra Rudkjøbing til Bagenkop med et Tilskud af Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen, og da Banen til Spodsbjerg nærmest fremtræder som en Sidebane til nysævnte Bane, maa man finde det naturligt, at der til Spodsbjerglinien ydes samme Tilskud som til Bagenkoplinien, saa meget mere som den af Kommissionen forudsatte ualmindelig smalle Sporvidde —  $\frac{3}{4}$  m. — ikke vil kunne opretholdes for Hovedlinien og derfor heller ikke bør til-lades for Sidelinien. Til Nykjøbing—Nysted Banen foreslaas samme Statstilskud som til Nykjøbing—Stubbekjøbing Banen, nemlig  $\frac{2}{5}$  af Anlægssummen, for Vodskov—Dybvad Banen og Banerne paa Mors forudsættes Statstilskuddet sat til Halvdelen af Anlægssudgifterne. Den elektriske Bane fra Thorup Pakhus til Hornslet maa ligesom den elektriske Bane mellem Randers og Aarhus formentlig kunne gennemføres uden Statstilskud.

Det bemærkes, at man i Modsætning til, hvad tidligere har fundet Sted ved de Privatbaneanlæg, hvor Staten kun har deltaget i Ekspropriationsudgifterne, har anset det for rettest, at Statskassen ogsaa ved saadanne Privatbaneanlæg fremtidig faar Aktier for det af samme ydede Beløb under Hensyn til, at de i Baneanlægget interesserede Kommuner og private faa Andel i den under C. nævnte Værdistigningsskat.

Iøvrigt har man ved Forslagets Af-fattelse i alt væsentligt fulgt de Bestem-melser, der ved Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894, sammenholdt med Lov Nr. 52 af 22. Marts 1907, ere givne for Meddelelse af Enerets-bevilling paa Anlæg og Drift af de der nævnte Privatbaner.

Ifølge Jernbanekommissionens Beregninger, til hvilke man maa henholde sig, da der ikke har været Lejlighed til at an-