

føres over Ølstrup og Brejning, alt-saa med 6,232,000 Kr. Naar disse Tal rettes, som af mig anført, bliver den samlede Sum 34,900,000 Kr. — det var den, jeg før afrundede til 35 Mill. Den samlede Forøgelse af Statsbanenettet, som vil flyde af disse Forslag, vil blive omtrent 530 Kilometer, heri ikke medregnet den østsjællandske Jernbane, som jo andrager knap 60 Kilometer. Det er jo en ikke uvæsentlig Forøgelse af vort Statsbanenet, hvis Længde i Forvejen er 1,977,10 Kilometer. Jeg har her medregnet det ny Dobbeltspor paa Fyn i hele dets Længde som Enkeltspor betragtet.

Naar jeg har nævnt Rækkefølgen som bunden ved Opstillingen i § 1, maa jeg dog henlede Opmærksomheden paa, at Tidspunktet for Overtagelsen af den østsjællandske Jernbane ifølge tredje Stykke af § 3 er overladt til nærmere Aftale mellem Finansministeren og Trafikministeren, idet man af Hensyn til Betingelserne for denne Banes Overtagelse af Staten, ifølge den oprindelige Lov om denne Banes Anlæg, har anset det for rigtigt at holde det hen i det uviste, naar denne Overtagelse skal finde Sted.

I øvrigt skal jeg med Hensyn til Statsbanerne kun bemærke, at den nærmere Retning af de her omhandlede Linier, for saa vidt den ikke er bunden ved de Navne, som findes i Forslaget, efter almindelig Praksis først vil blive endelig fastslaaet af Ekspropriations- og Besigtigelseskommissionen under Ministeriets Approbation. Dermed er jo ogsaa Muligheden holdt aaben for Afvigelser indenfor visse Grænser til den ene eller den anden Side. Ganske nøjagtigt kan man ikke og bør man ikke fastslaa disse Linier allerede paa dette Tidspunkt.

I de Udgifter til Statsbaneanlæg, som her ere nævnte, er ikke saaledes som ved Privatbanerne medtaget Ekspropriationsudgifterne. Det nævnes udtrykkeligt i § 3, andet Stykke, og det er ogsaa ifølge almindelig Praksis. Hvor meget de ville andrage, lader sig ikke sige med nogen Bestemthed. Man har fra Statsbaneanlægernes Side overfor mig anslaaet dem til saadan noget som 4 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Jeg kommer saa til Afsnit B., Privatbanerne. Der ere Forandringerne i Forhold til Kommissionen og navnlig ogsaa i Forhold til mit oprindelige Forslag betydeligt større, saaledes som Forslaget nu foreligger efter Behandlingen i Folketinget.

Den Bane, der nævnes under Nr. 1, er uforandret som fra Kommissionens og min

Side foreslaaet. Banen under Nr. 2 er ny indkommen ved sidste Behandling i Folketinget. Der tillægges den lige saa lidt som Nr. 1 noget Tilskud fra Statens Side. Om Nr. 3 gælder det samme, den er nyoptagen i Folketinget og uden Tilskud. Nr. 4 stammer fra Kommissionen og er gaaet uændret igennem. Den skal heller intet Tilskud have fra Staten.

Under Nr. 5 findes en Privatbane, der for saa vidt stammer fra Kommissionen, som den var et Led i den Privatbane, Kommissionen havde foreslaaet fra Roskilde til Frederikssund. Nu fremtræder den som en Privatbane, der skal forbinde Roskilde med et Punkt paa den ny Statsbanestrækning: Hvalsø—Frederikssund. Den skal have halvt Tilskud.

Under Nr. 6 finde de Herrer et i Folketinget ret omstridt Anlæg. Jernbanen fra Frederiksværk til Hundested var oprindelig ikke med fra Kommissionens Side og heller ikke i mit Forslag. Den kom først ind som Ændringsforslag til anden Behandling i Folketinget, blev tagen tilbage, men kom saa med igen, optagen af mig, efter Anmodning fra Udvalgets Side, som Forslag til tredje Behandling. Der foreligger meget lidt af Undersøgelser med Hensyn til denne Bane, da Forslaget fremkom saa sent. Der var fra min Side, da jeg optog Forslaget, foreslaaet kun at tillægge denne Bane et Tilskud af halv Ekspropriation. Allerede det fandt jeg var en Begunstigelse i Sammenligning med, hvad de to Jernbaner i samme Egn fra Helsingør til Tisvildeleje og fra Gilleleje til et Punkt paa sidstnævnte Bane faa, nemlig Nul; men alligevel blev det af Folketinget, efter Indstilling fra jeg tror endda et Mindretal af Folketingsudvalget, sat op til to Femtedele. — Jeg gør i øvrigt ogsaa her opmærksom paa en Fejl i Forslaget, som det foreligger. Den af mig foreslaaede Bestemmelse om halv Ekspropriation havde de, der stillede Forslag om to Femtedele Tilskud, ikke stillet Forslag om at stryge; som Forslaget nu ligger, faar denne Bane altsaa ikke blot de to Femtedele i Tilskud, men faar tillige halv Ekspropriation, idet de Herrer ville se, at Nr. 6 nævnes to Gange i § 9, dels i første, dels i andet Stykke. Det er selvfølgelig ikke Meningen. Det er en Fejl, der maa rettes.

Banen under Nr. 7 er gaaet uforandret igennem fra Kommissionen. Den skal have halvt Tilskud. — Banen under Nr. 8 er ny indkommen i Folketinget. Der var i Folketingsudvalget meget stærk Stemning for at knytte den som en Statsbane til den