

Folketinget er gaaet ned til 2,000 Kr., og det har jeg sluttet mig til. Det vil med andre Ord sige, at Hovedregelen er den, at 40 pCt. af, hvad Ejendommen er stegen i Værdi ved Anlægget af Banen, skal Grundens Ejer afgive til den, der har anlagt Banen. Er det Staten, der har anlagt den udelukkende for sin egen Regning, faar den alle Pengene; er det private, der have anlagt den udelukkende for deres Regning, faa de alle Pengene; er det, som Tilfældet er med de fleste Baner, Staten og de private i Forening, der anlægge dem, fordeles den Indtægt, som heraf flyder, i det Forhold, hvori Bidragene til Banerne ere ydede.

Ja, jeg har hermed gennemgaaet Lovforslaget, som det nu foreligger, og skal saa hermed anbefale det til det høje Ting. De Herrer ville, af hvad jeg har sagt, forstaa, at det ikke er alle Dele af Lovforslaget, som jeg er lige glad ved; der er nogle Punkter deri, som ere blevne vedtagne i Folketinget mod mit Ønske. Alligevel vil jeg sige, at skulde det høje Ting være parat til at tage Lovforslaget, som det foreligger, saa skal jeg ogsaa gøre det; større Vægt tillægger jeg ikke de Punkter, jeg her sigtede til, i Forhold til det store Hele, hvorom der er Tale. Skulde derimod det høje Ting, hvad jeg ganske vist venter, finde det rigtigt at undergive Forslaget en Detailbehandling og ogsaa ændre det i Detaillerne, vil jeg ogsaa forbeholde mig her i Tinget at deltage i en saadan Detailbehandling og da muligvis for mit Vedkommende stille Forslag om Ændring af Forslaget paa de Punkter, hvortil jeg sigtede. Hermed har jeg den Ære at anbefale Forslaget til det høje Tings Velvillie og til den hurtigst mulige Behandling.

**Bramsen:** Ærede Medlemmer ville jo paa samme Maade som jeg med Interesse have hørt paa den højtærede Ministers oplysende Foredrag angaaende det for os foreliggende Forslag. Hvad den økonomiske Side af Sagen angaar, stemmer Ministerens Beregninger med dem, jeg har søgt at anstille efter det foreliggende Materiale. Kommissionens Statsbaner skulde koste 14 $\frac{1}{5}$  Mill.; men den højtærede Minister har oplyst os om, at der her fore-

ligger yderligere Forslag til Statsbaner, hvis Udgifter andrage 13 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Desuden er der Forslag om Overtagelse af den østsjællandske Jernbane — det angaar noget over 3 Mill. Kr. —, og saa er der Dobbeltsporet paa Fyn til henvend 10 Mill. Kr.; derefter ere vi oppe paa disse 45 Mill. Kr. inklusive Ekspropriationsudgifterne, som den højtærede Minister anslaaar Statens Udgifter efter dette Forslag at kunne beløbe sig til. Saa have vi endvidere Udsigt til paa en Finanslov at faa en Bevilling til en Udvidelse til Søs, en Udvidelse af Kalundborg—Aarhus-Routen, eventuelt et eller andet større Projekt i den Retning, som menes at kunne ordnes paa Finansloven, eftersom det er foreslaaet af Jernbanekommissionen. Hvad de lokale Baner angaar, har et Flertal i Jernbanekommissionen foreslaaet, at der skulde gives Koncession til 17 statsunderstøttede Lokalbaner og til 7, der ikke gjorde Krav paa direkte Statstilskud, men her foreslaar man 34 statsunderstøttede Privatbaner og 14 Privatbaner, som væsentligst skulle staa paa deres egne Ben, herunder alle foreslaaede elektriske Baner. Hvad enten vi nu se paa Statsbaneafdelingen i Lovforslaget eller paa Lokalbaneafdelingen, finde vi en Fordobling i Forhold til, hvad Jernbanekommissionen i 1904 har ment det rigtigt at foreslaa, og Statens Udgift til de lokale Baner, der, som den højtærede Minister oplyste, drejer sig om 20—25 Mill. Kr., løber ogsaa op til det dobbelte. Her er altsaa et Forslag, som medfører en Statsudgift af henvend 70 Mill. Kr. og en Udgift for Kommuner og private til private Jernbaneanlæg af 25—30 Mill. Kr., hvilket altsaa er ensbetydende med, at vi staa overfor et Forslag, hvis Udgift bevæger sig op imod det runde Tal: 100 Mill. Kr. Det er altsaa ret uegentligt, naar man vil paa-staa — hvad ogsaa den højtærede Minister først har gjort gældende, men derefter som rimelig er har modificeret —, at vi her skulde staa overfor et Forslag, som er fremgaaet af den i 1904 nedsatte Jernbanekommission, der afsluttede sit Arbejde i 1906, eftersom der ikke blot findes betydelige *Statsbaneanlæg* paa dette Forslag, som Kommissionen ikke har optaget, men ogsaa findes 24 *Lokalbaner*, som den af