

bane til Ringe—Nyborg Banen. Det er imidlertid jo en temmelig betydelig Byrde at paalægge dette Baneanlæg. Det skulde altsaa nødvendigtvis anlægges som normalsporet, bredsporet Bane, naar det skulde benyttes af Ringe—Nyborg Banen paa en vis Strækning og vilde tillige blive afhængigt af Driften paa denne Bane paa en saadan Maade, at ikke alene Anlægget vilde blive dyrere, men ogsaa Driften i væsentlig Grad vilde fordyres. Af disse Hensyn har man i vort Udvalg ment, at det Klogeste vilde være at imødekomme alle Parters rimelige Krav ved at udelade Alternativet Svendborg—Ørbøel og indskrænke sig til den direkte Linie fra Svendborg til Nyborg. Da vilde man nemlig have Udgang til billigere Anlæg og deraf følgende billigere aarlig Afgift, og det vil vistnok ogsaa være den eneste Maade, hvorpaa dette Baneanlæg i saa Fald kan udføres, nemlig som smalsporet Bane. Naar der føres en saadan direkte Linie mellem Svendborg og Nyborg, saa skønner man ikke rettere, end at da har man stillet de 2 Byer lige i Konkurrencen, og saa maa de finde sig i at kunne erobre paa denne Banestrækning saa meget, som de formaa.

Under Nr. 9 er der stillet et Endringsforslag om at tilføje „normalsporet“ til Banen fra Aalborg til Hadsund. Tanken dermed er at muliggøre en fortsat Drift af denne Bane i Forbindelse med Banen fra Hadsund til Randers, naar Broen ved Hadsund maatte blive udført — enten Bro, eller muligvis en Dampfærge. Under alle Omstændigheder maa man anse det for at være det naturlige, at Banen fra Aalborg til Hadsund da bliver af samme Sporvidde som Hadsund—Randers Banen.

Med Hensyn til Nr. 10 — det er Banen Horsens—Bryrup — er det opløst, at man mulig maatte ønske der at blive staaende ved Binding, som nok kun er en Fjerdingvej eller en halv Mil nærmere end Bryrup, og for saa vidt vilde man fra Udvalgets Side finde det rimeligt, at det blev gjort muligt, saaledes at Banen kom til at hedde: en Bane fra Horsens til Binding, eventuelt til Bryrup. Men med Hensyn til denne Bane skal jeg endnu gøre en Bemærkning. Der er ogsaa Spørgsmaal om Balget af flere Linier, i alt Fald 2 Linier, som have været uundersøgte, og hvorom der har foreligget Planer. Den ene er en direkte Linie fra Horsens til Binding eller Bryrup, den anden vil benytte en Del af Horsens—Ørring Banens Spor og deraf fortsætte videre til Binding. Man har ment i Udvalget, at der ingen Anledning

var til fra Udvalgets Side at afgøre Spørgsmaalet om nogen af disse Linier, men at det maatte staa de paagældende Koncessionsløgere frit for, hvilken Linie de bedst kunne saa udført, og det vilde atter sandsynligvis blive afhængigt af, hvor mange Penge der kunde tilvejebringes til den ene eller den anden af disse Linier. Naar man ikke har gjort nogen Endring med Hensyn til dette, at den ene Linie forudsætter Benyttelsen af Horsens—Ørring Banens Spor, saa er det, fordi man gaar ud fra, at det ikke behøver at staa der, og at Fortolkningen vil være tilstrækkelig, at der derved er aabnet Udgang til at gaa en af de 2 Veje.

Endelig er der en Endring under Nr. 11, der gaar ud paa at rette Aarstallet 1900 til 1904. Det er Fristen, inden for hvilken Koncession paa en af de i Lovforslaget omhandlede Baner kan gives. Det er i Landstinget forudsat, at Fristen ikke skulde være længere end 6 Aar. Vi have været enige om, at denne Frist var for kort, og at den bør være mindst 10 Aar. Det ligger allerede deri, at ved Indskrænkning af Fristen til 6 Aar vilde disse 27 Baner ikke alle kunne finde Plads. Men selv om nogle falde bort, tror man, det vilde være rigtigt at give et noget længere Spillerum for Muligheden af at saa tilvejebragt samtlige Baner. Jeg skal gøre opmærksom paa, at Lovforslagets § 10 i det hele taget indeholder noget nyt, idet der her er foreslaaet, at man skal fordele Udførelsen af disse Baner paa et længere Aaremaal, en Tante, som for øvrigt ogsaa var oppe her i Tinget i Fjor, og hvorom der da blev udalt, at man var villig til at søge en saadan Ordning, at ikke al Arbejdsraften blev uforholdsmæssig optaget i en kort Byggeperiode, men at den kunde fordeles over en noget længere Tid. Landstinget har i denne Henseende foreslaaet, at der ikke skulde kunne bygges mere end 4 Baner af de her foreslaaede aarlig og da saaledes fordelte, at der bygges 2 i Sjælland og 2 paa Værne. Man har i vort Udvalg fundet, at denne Fordeling kunde være ret hensigtsmæssig og har derfor heller ikke foreslaaet nogen Endring derved med Tagelse af dette, at Fristen, inden for hvilken Koncessionen skal gives, forlænges til 10 Aar, altsaa til Aaret 1904.

Endelig har jeg Spørgsmaalet om Pengenes Tilvejebringelse tilbage. Det omhandles i den ny § 8, der gaar ud paa, at de fra Statens Side fornødne Penge tilvejebringes ved Statslaan i indenlandske 3½ eller 4 pCts rentebærende Statsobligationer, der fra Kreditors Side ere uopsigelige. Jeg skal minde om, at det forud-