

priationsudgifterne — sættes til $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. aarlig, dog at Beløb, der i et Finansaar ikke maatte blive anvendte, kunne overføres til det følgende Finansaar. Man er herved i Overensstemmelse med, hvad Jernbanekommissionen har forudsat, idet de af den anbefalede Anlæg, der vare beregnede at skulle gennemføres i Løbet af 10 Aar, vilde medføre en gennemsnitlig aarlig Udgift af ca. $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Det er en Selvfølge, at saafremt man senere skulde finde, at Statskassens Forfatning tillader hurtigere Fremme af Anlægene, vil Bestemmelse herom kunne tages ved de aarlige Finanslove.

Den ovennævnte Begrænsning af, hvad der i de enkelte Finansaar kan anvendes, gør det nødvendigt, at der fastslaaes en vis Rækkefølge, i hvilken de forskellige Anlæg skulle bringes til Udførelse. Man foreslaar derfor at begynde med det Anlæg, der maa anses for mest paatrængende, nemlig Dobbeltsporet gennem Fyen, og derefter fortsætte med de forskellige Anlæg saaledes, at Udviklingen af Jernbanenettet kan foregaa nogenlunde ligeligt i Jylland og paa Øerne. Tidspunktet for Overtagelsen af den østsjællandske Jernbane foreslaas fastsat efter Forhandling mellem Finansministeren og Ministeren for offentlige Arbejder.

Bestemmelserne om de Tilskud, der af vedkommende Egne skulle ydes til Baneanlægene, ere for de af Jernbanekommissionen foreslaaede Anlæg ganske overensstemmende med, hvad Kommissionen har anbefalet, og man har, som ogsaa af den forudsat, ikke fundet Anledning til at ændre noget heri af Hensyn til den under Afsnit C foreslaaede Værdistigningsskat, saa meget mindre som denne netop agtes anvendt bl. a. til at erstatte Kommunerne deres Tilskud. For de af Regeringen yderligere foreslaaede nye Statsbaner er Egnenes Tilskud ansat for Jylland til 25,000 Kr., for Sjælland til 40,000 Kr. pr. Banemil.

Med Hensyn til de enkelte Anlæg bemærkes følgende:

Dobbeltsporet gennem Fyen.

Allerede i Rigsdagssamlingen 1898—99 fremsatte Regeringen Forslag om Anlæg af et andet Spor paa den fynske Hovedbane, og den Udvikling af Trafikken, der siden da er foregaaet, har bevirket, at dette Anlæg nu ikke længere tør udskydes. Dette er ogsaa i fuldt Maal erkendt af Jernbanekommissionen, til hvis Udtalelser man ganske kan henholde sig.

Det i Rigsdagssamlingen 1898—99 fremsatte Forslag gik ud paa Anlæg af et Dobbeltspor mellem Nyborg og Kauslunde, idet det af Hensyn til, at der samtidig var foreslaaet afholdt en Konkurrence vedrørende Tilvejebringelsen af en fast Bro over Lillebælt, og der altsaa kunde være Tale om Omlægning af de nærmest Lillebælt liggende Jernbanestrækninger, ikke fandtes rigtigt at tage Bestemmelse om Anlæg af Dobbeltspor mellem Kauslunde og Strib. Imidlertid er Spørgsmaalet om Anlæg af en Bro over Lillebælt nu traadt i Baggrunden saaledes, at dette Anlæg næppe vil blive bragt paa Bane i en nærmere Fremtid, og man maa derfor overensstemmende med, hvad Jernbanekommissionen har foreslaaet, finde det rigtigst, at hele Strækningen Nyborg—Strib forsynes med Dobbeltspor.

Det tidligere udarbejdede Forslag, om hvilket man skal henvise til Rigsdagstidende 1898—99, Tillæg A. Sp. 3089—96, er blevet gennemgaaet, og der er foretaget detaillerede Undersøgelser i Marken, ligesom der ved Revisionen er taget Hensyn dels til de Forandringer, Stationerne m. m. i Mellemtiden ere undergaaede, dels til de Krav, som den forøgede Trafik nu stiller til disse. Efter de saaledes foretagne Undersøgelser m. m. maa Udgifterne til Anlægget, bortset fra Udgifterne til de Ekspropriationer, der ere nødvendige, anslaaes til 7,150,000 Kr., hvilket Beløb fordeler sig saaledes:

1. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab.	Kr.
10 _{,99} Mil à 2,500 Kr.	27,475
2. Jordarbejde.	
95,000 Kubikfavne à 8 Kr.	760,000
3. Skæring med Vandløb og Veje.	1,110,794
4. Overbygning.	3,019,000
5. Banehegn.	
10 _{,99} Mil à 6,000 Kr.	65,940
At overføre...	4,983,209