

nogenlunde op mod, hvad der er foreslaaet her, tænkte jeg ikke, at der atter i min Levetid skulde komme til at foreligge et saa stort og omfattende Forslag, og jeg tænker, at adskillige af de daværende ærede Medlemmer af dette Ting var af den samme Mening. Imidlertid er der kun gaaet godt og vel 9 Aar, før der atter kræves store, omfattende Udvidelser saavel paa Statsbanernes som paa Privatbanernes Omraade. Det foreliggende Lovforslag om nye Statsbaner ledsages af en Række Lovforslag, som ogsaa staar paa Dagsordenen i Dag, gaaende ud paa Anlæg af Privatbaner. Men de Forslag, som nu stilles for Statsbanernes Vedkommende, er, som sagt, mange og store. Naar man ser paa den samlede Sum, Anlægene vil koste, bliver Indtrykket heraf forstærket endnu mere. For Jyllands Vedkommende foreslaas Dobbeltspor paa Strækningen Daugaard—Hasselager, Lunderskov—Esbjerg, Aarhus—Laurberg, Langaa—Randers, Randers—Aalborg og Esbjerg—Skjern, og paa Sjælland foreslaas et 2det Spor paa Strækningen Rungsted—Snekkersten, et 3die og 4de Spor Vigerslev—Roskilde, et 2det Spor Næstved—Masnedesund, et 3die og 4de Spor Hellerup—Klampenborg og et 2det Spor Holte—Hillerød. Men foruden dette foreslaas to nye betydelige Reformers paa Trafikkens Omraade, nemlig en Jernbanebro over Storstrømmen samt Gennemførelsen af en Færgerute Aarhus—Kalundborg.

De Beløb, det drejer sig om, er jo meget betydelige. Sporanlægene i Jylland er beregnet at ville koste 31,680,000 Kr. og Sporanlægene paa Sjælland 13,670,000 Kr., tilsammen 45,350,000 Kr. Hertil kommer saa Masnedø-Broen, som er beregnet til at ville koste 10,900,000 Kr., og Færgeruten Kalundborg—Aarhus, som er beregnet til 10,100,000 Kr. Saa kommer man op paa et Beløb af i alt 66,350,000 Kr. Dette er jo ikke Smaabeløb; men med denne Sum er man ikke en Gang færdig; der vil kræves endnu meget mere, nemlig til Ekspropriationer. Man har Lov til at regne med, forekommer det mig, at Ekspropriationerne her vil blive særlig dyre, da det drejer sig om Anlæg af Dobbeltspor, hvorved man kommer til at ekspropriere gennem mange Stationspladser, hvor Grundene er kommet ret højt op i Pris. Der er selvfølgelig en meget betydelig Forskel paa en saadan Ekspropriation og en Ekspropriation ude paa det frie Land, naar der er Tale om en ny Jernbane. Men endvidere maa man erindre,

at de her beregnede Summer er byggede paa Priserne inden Krigen, og ihvorvel man har Lov til at haabe, at Krigen snart maa faa Ende, og at der atter bliver nogen Nedgang i Priserne paa Materialier, kan man vel vanskeligt regne med, at man vil komme helt tilbage til de gamle Priser. Jeg tør ikke se saa lyst paa Forholdene. Det vil derfor være nødvendigt at regne med højere Materialpriser, end man havde i 1914. Hertil kommer endelig et Forhold, som vi ikke er saa ukendte med, nemlig at der kan fremkomme Overskridelser paa den Slags store Foretagender. Det har vi set før, og vi har vel, snart sagt, aldrig set, at der er gennemført et meget betydeligt Foretagende, uden at der har foreligget til Tider ogsaa ret betydelige Overskridelser. Alt dette taget i Betragtning: de dyrere Ekspropriationer, Forhøjelsen af Materialpriserne og eventuelle Overskridelser, gør, at jeg ikke skal blive overrasket for mit Vedkommende, om vi skulde komme op paa ca. 100 Millioner, inden vi er færdige med det hele. Det er unægtelig en ret betydelig Sum og en Sum, som nok kunde bidrage til, at man stod med ikke ringe finansielle Betæneligheder overfor Forslaget. Nu har jeg imidlertid ikke overset, at der foreslaas, at det Beløb, som er beregnet udenfor Ekspropriationerne, altsaa godt og vel 66 Mill. Kr., skal fordeles paa 15 Aar, og det siger sig selv, at dette lange Aaremaal mildner Forholdet ret betydeligt. Naar dertil kommer, at man maa erkende — og deri er jeg enig med den højtærede Trafikminister —, at de Forslag, som her er fremsatte, i Virkeligheden er nødvendige for, at Trafikken kan besørges paa en saadan Maade, at Befolkningen, der benytter vore Jernbaner, kan være tjent dermed, saa er man nødt til i nogen Maade i hvert Fald at se bort fra disse finansielle Betæneligheder, som man ellers med god Grund kunde nære. Jeg synes ogsaa, at man for saa vidt kunde nære dem i noget stærkere Grad, som jeg i alt Fald for mit Vedkommende ikke havde ventet, at der saa snart vilde være kommet saa store og betydningsfulde Forslag frem, som Tilfældet er. Jeg blev noget overrasket, det kan jeg ikke nægte, da der i Fjor fremkom Forslag om en Række private Baner paa et Tidspunkt, da vi endnu ikke havde faaet Jernbaneloven af 1908 fuldt gennemført — i alt Fald er Forholdet det, at Statskassen skylder Kommunerne et meget stort Beløb i Anledning af An-