

denne Lov at optage de detaillerede Bestemmelser, hvorefter Forholdet i det Enkelte skal reguleres. Det vil formentlig være tilstrækkeligt i Loven at optage de Grundsetninger, hvorefter Eigefillingen skal tilvejebringes, og det kan da overlades til Indenrigsministeren senere at give de detaillerede Regler, ligesom det i ethvert Tilfælde maa overlades til bemeldte Minister at skønne over, hvilke Egne der særlig ville komme til at nyde godt af de nye Jernbaner og derfor skulle yde fuldt Bidrag, og hvilke der ville have at yde et lempet Bidrag paa Grund af, at de vel ikke erholde fuld, men dog nogen Nytte af disse Jernbaner. Endelig maa det ogsaa overlades til den nævnte Minister at fastsætte det lempede Bidrags Størrelse. I Overensstemmelse med, hvad der er bestemt med Hensyn til Ribe, bør det formentlig indrømmes de Kjøbstæder og Kredse, der ville have at yde Efterbetaling til Udligning af tidligere Fritagelse eller Lempelse, at afgjøre denne Efterbetaling ved aarlige Uddrag. Ogsaa i denne Henseende maa den nærmere Bestemmelse overlades til Indenrigsministeren.

I Hensyn til det nu Anførte foreslaa vi en Ændring (se nedenfor under Nr. 6), hvorved Lov 10de Marts 1861 § 5 og Lov 26de Mai 1868 gjøres anvendelige med Hensyn til Expropriationsudgifterne ved de heromhandlede Baner, idet de Regler og Grundsetninger, som herved bør gjøres gjældende, angives i deres Almindelighed til Rettefærdighed for Indenrigsministeren ved den mere detaillerede Udførelse af denne Ordning.

Til Oplysning om den foresøgte Byrde, som dette Ændringsforslag vil paasætte Statskassen, skulle vi bemærke, at Expropriationsudgifterne efter de foreliggende Opgivelser formentlig kunne anslaaes for Randers—Grenaa-Banen til 20,000 Rd., for Herning—Silkeborg-Banen til 10,000 Rd., og for Odense—Svendborg-Banen til 25,000 Rd. alt pr. Mil; tilsammen for alle tre Baner 410,000 Rd. Halvdelen heraf eller 205,000 Rd. er saaledes det Beløb, der vil komme til at paahvile Statskassen foruden de 40,000 Rd. pr. Mil for samtlige 3 Baner, der tilsammen ville udgjøre 21½ Mil. Den hele Udgift, som efter denne Lov (under Forudsætning af, at alle disse 3 Baner komme i Stand) vil komme til at paahvile Statskassen, vil saaledes udgjøre 1,065,000 Rd. Udvalget kan i Betragtning af de Fordele, som Staten vil opnaa ved disse Baners Anlæg, særlig ved den foresøgte Trafik paa dens egne Baner, ikke anse denne Sum (fordelt paa 3 Finantsaar) for at overstige, hvad der er forsvareligt at anvende, for at skaffe Dele af Landet, som haardt trænge til Jernbaneforbindelse, og som selv ere rede til at gjøre endnu større Offre for at forskaffe sig saadan Forbindelse med Statsbanerne, 21½ Mil Jernbane.

Følg Lovforslagets § 2, 2det Stykke, 3die Punktum skulde Statens Tilskud af 40,000 Rd.

pr. Mil amortiseres med Halvdelen af det Overstod, som vedkommende Bane noget Aar maatte give udover 5 pCt. af Aktiekapitalen. Udvalget kan ikke tillægge en saadan Bestemmelse praktisk Betydning i en nær Fremtid, men har dog fundet, at det i ethvert Tilfælde vil være rigtigere at stille Statskassen for dette dens Tilskud i et mindre løst Forhold til vedkommende Aktieselskab, hvilket formentlig kan opnaas ved at forbeholde Statskassen Ret som Aktionær for dens Tilskud, dog kun saaledes, at Staten først faar Udbytte paa sine Aktier, naar den øvrige Aktiekapital har erholdt et Udbytte af 5 pCt. Ved at indtræde i et saadant nøjere Forhold til Selskabet vil Staten formentlig erholde en større Kontrol med Jernbanen og dens Drift, ligesom ogsaa Statens Aktier i det Tilfælde, at Foretagendet skulde give et Udbytte af over 5 pCt., vilde erholde en Værdi, som vistnok vil mere end opveie den Amortisation, som efter Lovforslaget vilde indtræde i et saadant Tilfælde. Den nærmere Ordning af Statens Forhold til Selskabet som Aktionær i samme vil selvfølgelig være at træffe i Koncessionen.

Det heromhandlede Ændringsforslag vil findes nedenfor under Nr. 5.

I et endnu nøjere Forhold til vedkommende Bane vilde Staten kunne komme, ved at paatage sig Driften af vedkommende Bane efter Overenskomst med Selskabet. Da de heromhandlede Baner ville komme i Forbindelse med Statens Baner, og da det i ethvert Tilfælde vil være ønskeligt, at deres Drift kommer til at staa i nøie Korrespondance med Statsbanernes Drift, vil det sikkert, under visse Forudsætninger, kunne være ønskeligt og naturligt, om disse Sidebaners Drift forestodes af den samme Styrelse, som forestaar Driften af Statens Baner. Særlig gjælder dette om Banen Silkeborg—Herning, der ikke saameget er en Sidebane til Statsbanen Skanderborg—Silkeborg, som meget mere ligesom en Fortættelse af denne. At det for vedkommende Selskab vil kunne være det Fordelagtigste at overlade Driften til Statsbanernes Styrelse, kan neppe være tvivlsomt, men dette vil ogsaa kunne være heldigt baade for Statsbanerne og for Almenheden. Da det allerede ved Anlæget af vedkommende Bane kan være af Bigtighed for Selskabet at kunne indgaa Overenskomst med Statsbanernes Styrelse om Overtagelse af Banens Drift, idet derved ikke ubetydelige Udgiftsposter (til Anlæg af Stationer, Maskinværksteder og lignende), kunne spares, foreslaa vi allerede i denne Lov at give Indenrigsministeren Bemyndigelse til at afslutte saadan Overenskomst med vedkommende Selskab. Det hertil sigtende Ændringsforslag findes nedenfor under Nr. 9.

Med Hensyn til Retningslinierne, Endepunkterne osv. for de i den foreliggende Lov omtalte Baner har Udvalget ikke fundet Anledning til at stille andre Forslag end dem, der vil findes nedenfor under Nr. 1 og 2. Det første gaar ud paa,