

ffer for dets Skyld, at Landkommunerne skulle udrede  $\frac{1}{4}$  af det Beløb, der egentlig skulde falde paa Kjøbstadkommunerne, at disse kun skulle udrede Tilflugt i Forhold til de i enhver af disse Kommuner erhvervede Grunde, uagtet en Jernbane, som har en Station liggende umiddelbart op til en Kjøbstad, maaske slet ikke berører dens Grund o. s. fr. Retfærdighed kræver ligeledes, at der træffes særegen Bestemmelse om, i hvilket Forhold de i Skovskuld satte Eiendomme bør deltage i det nævnte Bidrag, da saadanne Eiendomme efter de almindelige Bestatningsregler ville blive omtrent ganske fri for at bidrage til de paagjældende Anlæg, uagtet disse i Reglen i en ganske særlig Grad maa forøge deres Værdi. Fremdeles bør det udtrykkelig fastsættes, i hvilket Forhold det nævnte Bidrag bør paahvile Eierne af bortfæstet eller bortforpagtet Jord, da ellers Fæsteren eller Forpagteren, naar Bidraget udredes gennem Kommunerne, vel som oftest ville komme til at afholde Bekostningen ved en Eiendomsforbedring, der kun har Værdi for dem under deres Brugstid, men faar blivende Værdi for Eieren. Efter Mindretallets Mening bør saavel disse som andre Spørgsmaal, der kunne opstaa med Hensyn til Bidragets Fordeling, rettest tages under Overveielse ved særlig Lov, efter at samtlige Forhold ved det enkelte Baneanlæg, Stationernes Beliggenhed, den enkelte Kommunes Fordel af Anlægget osv. kan tilstrækkelig kjendes. Da vil det ogsaa kunne afgjøres, hvorvidt der i de særlige Forhold kan være Grund til at lette Byrden for enkelte Kjøbstæder eller Egne, hvor Expropriationsubidgifterne have faaet et usforholdsmæssigt Omfang, Noget, der efter Mindretallets Formening, som alt anført, umulig kan ordnes retfærdig efter forud givne almindelige Regler.

Med Hensyn til selve Anlægget finder Mindretallet, at det, inden man beslutter sig til en saa omfattende Plan som Flertallets, fortjente en nærmere Overveielse, som ikke det hidtil fulgte, af Flertallet optagne System burde undergives nogen Ændring, og det er bestyrtet deri ved et Svar fra Direktionen for Statsbanerne, der gaar ud fra den unegtelige Sandhed, at „en Jernbane ligesom enhver anden Fabrik har et vist Arbejde at udføre, og dette Arbejde afhænger for Jernbanens Bedkommende navnlig af Trafikens Størrelse, af Kjørehastigheden og af Stigningsforholdene. At indrette en Jernbane paa et væsentligt større Arbejde, end der kan blive Tale om, vilde være ligesaa uforstandigt som at indrette en Fabrik paa en væsentlig større Produktion, end der kan ventes Af sætning for“. Efter at have udtalt sig imod den Anstuelse, at vore hidtilværende Jernbaner skulde være byggede for lette, slutter han med, at der for de Baners Bedkommende, som paaentent anlagte i Jylland og Jygn, snarere, hvis man tilsigter et nogenlunde gunstigt Driftsresultat, kunde være „Anledning

til at anvende et endnu billigere Anlægs- og Driftssystem end det, der hidtil har været betegnet som let“. Særlig fortjente dette Spørgsmaal Overveielse, naar man vil gaa til Anlægget af en Bane som den gennem Jy, der ikke kan vente nogen større Færjel og ved Vandet er affaaet fra det øvrige Jernbanenet.

Medens Mindretallet saaledes for en Del har kunnet slutte sig til Regjeringen og Flertallet med Hensyn til Grundsætningerne for fremtidige Baneanlæg, har det ikke kunnet tiltræde Regjeringens Forslag om de Baner, der nærmest bør anlægges, og ligesaa lidt Flertallets Forslag om en omfattende Plan for fremtidige Anlæg af Statsbaner. Denne Plan, hvori de tvende af Regjeringen foreslaaede Baner ere optagne i første Række, og som Regjeringen har tilkvaadt i Principet, omfatter et saa langt Tidrum (12—18 Aar), at det baade maa erkjendes for urigtigt og ugjærligt at binde Lovgivningsmagten for saa lang Tid. Det er urigtigt, fordi det er umuligt at forudsæ Forholdenes Udvikling og assistere Grændserne og Betingelserne for samme i en saa lang Aarrække, særlig da Hovednettet allerede er anlagt, og her kun er Tale om Udløbere fra det og ikke absolut fornødne Udfyldninger af det, og det er ugjærligt, fordi Lovgivningsmagten under forandret Sammensætning og forandrede Forhold ikke kan være forpligtet til at overholde en Beslutning, som en tidligere Lovgivningsmagt har fattet for en saa lang Fremtid. Man har tidligere set den Art Forandringer foretagne, endog med Hensyn til de vigtigste Punkter af Hovedplanen, saasom Dverfarten over Lillebelt og Anlæg af en Jernbane fra Veile gennem Gubenaadalen over Ny Mølle til Aarhus (Lov af 10de Marts 1861 jfr. Lovene af 11te Februar og 19de Januar 1863 og 26de Mai 1866). Der vil i nærværende Tilfælde være saa meget mindre Grund for en fremtidig Lovgivningsmagt til at lade en paa Grundlag af Flertallets Forslag vedtagen Plan blive staaende, som dette Forslag i Meget synes fremkommen ved et tilfældigt Kompromis mellem en Del lokale Interesser med Udelukkelse af andre lige saa berettigede og tildels endog er affattet uden nogensomhelst Undersøgelse, i andre Tilfælde uden at tilstrækkelig Undersøgelse er gaaet forud enten af de foreslaaede Linier eller af andre Linier, der kunde komme i Betragtning ved Siden af disse. Dette gjælder ikke blot om de Linier, hvis Paabegyndelse synes ud i Fremtiden, men endog om et Par af de Linier, der ere stillede i 1ste Række med Jafættelse af Tidssfrist og Anlægssum. At et saadant Forslag vedtages, er i og for sig uehørligt; det vil lidet stemme med den Omhu, Folkethinget pleier at vise ved Prøvelsen af Lovvillinger, og det vilde i mange Egne af Landet vække Forventninger, som en senere Lovgivningsmagt vilde krumpe sig ved at lade uopfyldte, men dog muligvis ikke kunde forsvare at opfylde. Her-