

figtsmæssige, foreslaar man, saavel lige over for Lovforslaget som over for Flertallets Endringsforslag, at ende Sagen med en Dagsorden, hvori Hovedpunkterne af Mindretallets Betragtning have fundet Udtryk, dog uden at der udtales Noget med Hensyn til andre bestemte Anlæg end de tvende, som ere Gjenstand for Regjeringsforslaget. Subjektivt stiller Mindretallet en Del Underendringsforslag saavel til Regjeringens som til Flertallets Forslag.

Endnu finder Mindretallet saavel i Indenrigsministerens Udtalelser under Sagens første Behandling som i Flertallets Ytringer i Betænkningen Anledning til at fremsætte sin Betragtning af et muligt Kjøb af de private Baner Best for Storebelt. For Staten har det formentlig enten slet ingen eller kun en betyngt Betydning at komme i Besiddelse af disse Baner. Det er lidet sandsynligt og har i alt Fald endnu ikke vist sig, om nogen af dem vil umiddelbart svare Regning. Kun for Herningbanens Vedkommende kan der opstaa Spørgsmaal om en Fortsættelse ved Statsanlæg, men i Henhold til Foranstaaende er der fra det Offentliges Standpunkt i det Mindste aldeles ingen Fornødenhed herfor; de tre andre Baner ere Udløbere, som ende ved Havet, og om at tilknytte Statsbaner til nogen af dem kan eller i alt Fald bør der ikke være Tale. Henvisningen til, at der kan tilveiebringes en Dampfjæbsforbindelse med Sjælland fra Grenaa Havn, naar denne en Gang bliver udbudet, er et altfor ringe Moment til at komme i Betragtning med Hensyn til Kjøbet af Banerne paa den lille jydse Halv. For Befolkningen har det heller ingen Betydning, at Banerne komme i Statens Besiddelse, da Lagterne for Befordringen, der fastsættes af Regjeringen, ikke for nogen af de i Drift værende Baner er forskjellig fra Statsbanernes, og Regjeringen — i Følge en tidligere Indenrigsministers Oplysninger — heller ikke for Herningbanens Vedkommende er bunden til at fastsætte højere Læster. Det ligger desuden i de paagjældende Selskabers Interesse at indskomme Befolkningens Trang og Ønsker, endog i endnu højere Grad end det sfer paa Statsbanerne. Kun for Aktionærene og det eller de Pengeinstituter eller andre Spekulanter, der have deltaget i Entrepriserne eller fortrakt med Penge, kan disse Baners Afhændelse have Betydning, men Hensynet til disse Interesser maa være Staten aldeles uvedkommende. Efter at de have modtaget Statens Tilskud samt de andre Begunstigelser, som ere tilstaaede navnlig Herningbanen, have de intet som helst endog blot moralsk, Krav paa Statskassen. Ved nu eller i en nær Fremtid at kjøbe disse Baner vil Staten enten komme til at andringe et betydeligt større Beløb i Jernbaner af i det Mindste høist tvivlsom Rentabilitet, end det ogsaa efter Flertallets Udtalelser kan anses for hensigtsmæssigt at afse hertil, eller ogsaa, dersom man vil holde sig inden-

for et rimeligt aarligt Beløb, være nødt til at udsætte Jernbaneanlæg i Egne, som trænge dertil, hvilket vil være høist ubilligt. Stulde der indtræde Omstændigheder, som gjorde det ønskeligt for Staten at erhverve nogen af de nævnte Baner, maatte det under alle Omstændigheder ske uden finansielt Offer fra Statskassens Side, saaledes at enten Driftsudbyttet, naar dette foreligger, lægges til Grund for Kjøbesummens Beregning, eller, saafremt man maa tage Anlægssummerne til Udgangspunkt, (der i disse fradrages for det Første Statens Tilskud (derunder det fulde Expropriationsbeløb) for det Andet alle ekstraordinære Udgifter til Anlægskapitalens Tilveiebringelse.

I Henhold til Ovenstaaende stilles:

Af Udvalgets Flertal (Bach, Bagger, G. Koch, W. Nielsen, S. Pedersen, Scharling, Lvermøes og Winther) følgende Endringsforslag til Lovforslaget.

Til § 1.

1) Efter a) indsættes:

„b) fra Faaborg Kjøbstad over Nr. Broby til et Punkt paa Lommerup—Åsens Banen Best for Verringe eller eventuelt: fra Faaborg Kjøbstad til Ringe Station;“

2) Efter b) (som bliver til c) indsættes:

„d) fra Lange til Silkeborg Station;
e) fra Verring Station til et Punkt paa den vestjydsk Bane mellem Olgod og Lihstrup.“

3) Ordene i Linie 6: „som skulle være aabnede for Driften senest 1ste Juli 1880“ ændres til: „hvoraf de under a, c og e nævnte skulle være aabnede for Driften senest den 1ste Juli 1881, og de under b. og d. nævnte senest den 1ste Juli 1882“.

Til § 2.

4) Paragrafen affattes saaledes:

„Til Omkostningerne ved Bygningen af de i § 1 omhandlede Jernbaner, vil der være at yde Tilskud af de Land- og Kjøbstadkommuner, hvilke Anlægget kommer til Gode. Dette Tilskud fastsættes for enhver af Banerne til samme Størrelse som det Beløb, der af Statskassen udredes i Erstatning for Grunde og Eiendomme, der for bestandig afgives i Anledning af det paagjældende Jernbaneanlæg, dog saaledes, at det ikke overstiger 75,000 Kr. pr. Banemil, og at der ikke ydes noget Tilskud for den Del af Banen fra Struer Station til Lihsted, som gaar gjennem Ringkjøbing Amt. Af Tilskudene udrede Kjø-