

Beliggenhed maa man anse et Statsbidrag af omtrent 1½ Million Kroner for passende.

Medens det tidligere udarbejdede Overslag, der fulgte med Lovforslaget, utvivlsomt paa flere Punkter var for lavt, navnlig efter de nuværende Priser, er der tilstillet Udvalget et summarisk Overslag, ifølge hvilket Beføstningen ved Anlægene er anslaaet til 4,358,400 Kr. for Banerne uden Expropriation og 1,801,600 Kr. for Broen med Dæmninger, tilsammen 6,160,000 Kr., deri indbefattet Rentetab, Provision og Kursstab for den Del af Beløbet, der ikke tilskydes af Staten eller Kommunerne (hvilket ikke var medtaget i det tidligere Overslag). Dette Overslag skjønnes saavel med Hensyn til Anlægget af Banerne som navnlig af Broen at være vel rundeligt, saaledes at Beføstningen ved Anlægene ingenlunde kunde antages at ville overstige den angivne Sum. Man gjør ikke nogen Indvending imod, at den i § 3 omhandlede Aktiekapital forlods forrentes med 4½ pCt., men vil finde det rigtigst, at Størrelsen af denne prioriterede Aktiekapital eller af den samlede Aktiekapital, deri indbefattet Rentetab, Provision og Kursstab, men ikke Expropriation, fastsættes i Loven med et Maximum.

Om Muligheden af og Betingelserne for den prioriterede Aktiekapitals Tilvebringelse er det ikke nødvendigt for Udvalget at foranstalte nærmere Undersøgelser og udtale sig, idet det maa betragtes som en Selvfølge, at Indenrigsministeren, naar han faaer Bemyndigelse til at give Koncessionen, vil varetage det Fornødne i saa Henseende til Betyggelse for Anlægget og for Statskassen. Overfor den foreliggende Indtægtskalkule og den angivne Kjøreplan tager Udvalget forbehold.

Af de i Anlægene interesserede Kommuner forlanges i § 4 et Bidrag af 20,000 Kr. pr. Banemil foruden den halve Expropriation, altsaa tilsammen c. 45,000 Kr. pr. Banemil. Dette Bidrag er høiere end det, der er ydet af Kommunerne til Slagelse—Næstved—Skjælførbanen og til Løgstør—

Hobrobanen, navnlig naar henfjes til, at Kommunerne kontante Bidrag her skal forrentes med 3½ pCt. og afdrages i 10 Aar, men kan forlanges indbetalt naarsomhelst af Staten, medens det ved andre Stats- og Privatbaner afdrages rentefrit i 15 Aar. Man vil finde det billigt, om en lignende Bestemmelse træffes her, og da navnlig dersom der under Sagens fortsatte Behandling skulde blive forlangt et høiere kontant Bidrag af Kommunerne end 20,000 Kr. pr. Banemil.

Ifølge samme Paragraf skal Bidraget kunne paalægges Kommunerne som Pligt. Skjøndt Udvalget vilde foretrække dette, er man dog, dersom det bestemt forlanges, villig til at forandre Bestemmelserne herom i Overensstemmelse med de i forrige Samling vedtagne Jernbanelove.

Der kunde maasse tilføies, at dersom det for Indenrigsministeren godtgøres, at der fra Kommuner og Private er sikret et kontant Bidrag af den stipulerede Størrelse, foruden den halve Expropriationssum, kommer Bestemmelserne i denne Paragraf om Bidragets Fordeling ikke til Anvendelse.

I § 8 bestemmes, at Banerne skulle være aabnede 6 Aar efter Koncessionens Meddelelse. Denne Frist foreslaas forkortet til 4 Aar. Ligeledes foreslaas i § 13 „1893“ ændret til „1892“.

Det er en Forudsætning, at Staten og Amtet afløse Færgeprivilegierne.

Angaaende Banernes Retning er der yttret Dnske om, at det underkastes en fornyet Drøftelse, om ikke Vinien bør føres ad Mogensaaas i Stedet for Øst om Bækketov, samt om den østlige Del af Mønsbanen kunde føres nærmere op imod Magleby.

Et Mindretal (Hammerich og Holch), der iøvrigt tiltrøder foransførte Betænkning, bemærker, at man gaar ud fra, at det vilde være forsvarligt fra Statens Side at tilskyde