

nalbestyrelsen for Vallekilde-Hørve Kommune er bunden til Hørve—Værsløv Banen, indtil en Sogneaftemming vedtager det modsatte, men at man er villig til at støtte Anlægget af en Jernbane fra Svinninge over Mørkøv til Vedde under Forudsætning af, at Hørve—Værsløv Banen bortfalder.

I Henhold til ovenstaaende formener Mindretallet, at der ikke er stor Sandsynlighed for, at Hørve—Værsløv Banen bliver anlagt, ligesom man ogsaa er af den Opfattelse, at en Jernbane fra Svinninge over Mørkøv til Vedde bedre afhjælper Jernbanetrangen i den paagældende Egn, samtidig med at der ved Anlægget af denne Bane skabes en smuk og hensigtsmæssig Jernbaneforbindelse mellem Odsherred og Midtsjælland. Muligheden for Anlægget af en Jernbane fra Hørve til Værsløv bør dog holdes aaben i et Tidsrum af 3 Aar fra den 1. April 1908 at regne. Men dersom der ikke er tilvejebragt de nødvendige Betingelser for, at Ministeren for offentlige Arbejder kan meddele Eneret paa Anlæg og Drift af bemeldte Bane inden den 1. April 1911, saa bortfalder Retten til Anlægget af Banen. Sker dette, da kan der i Tidsrummet fra den 1. April 1911 til den 1. April 1923 af Ministeren for offentlige Arbejder meddeles Eneret til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Svinninge over Mørkøv til Vedde paa de Betingelser, der i øvrigt maatte blive fastsatte i nærværende Lovforslag om Anlæg og Drift af Privatbaner.

Et *Mindretal* (Andreasen, Lars Jensen, Laust Jensen, N. C. Jensen, Moestrup og Slengerik) har under Nr. 51 stillet Ændringsforslag om, at der anlægges en Jernbane fra Rask Mølle St. over Aale, Klovborg og Nørre Snede til Ejstrup, hvilket Forslag Mindretallet forbeholder sig at motivere ved Forhandlingen i Salen.

Et *Mindretal* (Hammerich) stiller Forslag om, at nogle af de i § 1 som Statsbaneanlæg foreslaaede Baner flyttes over til § 6, der omhandler Forslag om Privat-

baner, samt at Litra f. om Statens Overtagelse af den østsjællandske Jernbane udgaar.

Vi have hidtil som Regel forlangt, at Statsbaneanlæg skulle have Betydning for den gennemgaaende Trafik, medens Baner, der nærmest have lokal Betydning, skulle bygges som Privatbaner. Til Forskel herfra motiveres nu Anlæg af en Statsbane med, at vedkommende Egn ikke har Raad til at bygge den selv. Godkendes dette Motiv, maa man samtidig slaa en Streg over Kravet om, at Statsbanernes Drift skal give en passende Rente af den i dem anbragte Kapital. Blandt de foreslaaede Baner er der allerede adskillige, der, drevne som Statsbaner, knap villé bære Driftsudgifterne, endsige give nogen Forrentning, men værre er dog Konsekvenserne af at knæsette dette Motiv til et Statsbaneanlæg. Blicher det en Statsopgave at bygge de Baner, som ikke kunne betale sig, bliver der ikke den Plet i Landet, der ikke vil have Krav paa at faa en Statsbane. At sætte Præmie paa Uformuenhed er nu en Gang en af al sund Økonomis farligste Fjender.

Det kan være rigtigt, at Staten i Egne, der kunne hjælpes op ved Baneanlæg, fremmer saadanne som Privatbaner ved at tage Aktier i disse, og at den gør dette i største Maal i de fattige Egne, men det mindste, den da maa forlange, er, at selve Egnens Deltagelse bliver saa stor, at den derigennem ogsaa bliver interesseret i en økonomisk Drift af Banen. Naar det er Staten, der betaler, forsvinder nu en Gang den naturlige Bremse for de Krav, der stilles til Banernes Drift, og naar det er Staten, der økonomiserer, rejser der sig saa let en offentlig Mening om, at den driver utidigt Kniberi, lige saavel naar Økonomien er berettiget, som naar den er uberettiget.

Det er de langt beskednere Krav, der stilles til Privatbanerne, som gøre, at mange smaa lokale Baner, som man knap ventede vilde kunne bære Driften, ikke blot klare den, men naa op til at give en pæn Rente af 2—3—4, ja endnu højere Procent, me-