

dens Statsbanerne, som omfatte alle de bedste Banestrækninger, først i de sidste Aar ere naaede op til at give nogen betydende Rente, som dog ikke er naaet ud over beskedne 3 pCt., og det endda kun ved at vise en Sparsommelighed, der stærkt kritiseres, og som vel ogsaa paa visse Omraader kan bunde i Besparelser, der ad Aare ville hævne sig, saa vi ingenlunde kunne være sikre paa at blive ved med at faa de 3 pCt. af Statsbanerne.

Det er paa Grundlag af disse Betragtninger, at der stilles Forslag om, at følgende Baner bygges som Privatbaner i Stedet for som Statsbaner:

1. Skjern—Skive Banen med Sidebane til Ringkjøbing; 2. Ringsted—Frederikssund—Hillerød Banen og 3. Kjøge—Kværkeby Banen.

Med det øvrige Udvalg foreslaar Mindretallet derhos at lade udgaa Litra d., Overtagelse af Kalundborg—Aarhus Routen.

Til Vigerslev—Kjøge Banen er føjet Forslag om en Sporforbindelse bag om Kjøge, hvis Betydning for et Forsvar af Sjælland er gjort stærkt gældende i Jernbanekommissionens Betænkning.

De Statsbaner, som udskydes, foreslaas i § 6 optagne som Privatbaner, i hvis Anlæg Staten tager Del med *tre Fjerdedel* af Anlægssummen.

Til § 1 stilles endvidere Forslag om at lade udgaa Litra f., hvorefter Staten skal overtage den østsjællandske Bane. Naar Staten i sin Tid gik ind paa her at garantere 4 pCt. af Anlægskapitalen, var dette ganske vist et Misgreb, men at rette dette nu vilde kun være fornuftigt, hvis det bragte Staten en økonomisk Fordel, eller hvis det var et Gode, denne Egn havde berettiget Krav paa; thi almindelige Statshensyn kræve ikke Overtagelsen af en saa decideret Sidebane, over hvilken tilmed Staten, der skal godkende dens Budget, dens Driftsplan og alle dens Udgifter, har en omfattende Haandsret.

Økonomisk Fordel vil Overtagelsen ikke bringe, men tværtimod sikkert Tab. Man kan her se bort fra de store Summer, anslaaede til 1 à 1½ Mill. Kr., som

straks ville blive krævede til Grundforbedringer, og holde sig til det, at alene Indførelse af Statsbanernes Takster vil formindske Indtægterne med over 50,000 Kr. Komme dertil de større Udgifter, som uundgaaelig ville følge med Statsbanedrift, saa bliver det en daarlig Forretning at overtage Banen for at vinde 15,000 Kr. ved at udstede 3½ pCt.s Statsobligationer til Indløsning af en 4 pCt.s Kapital.

For Egnen vil det være et Tab at faa Banens Styrelse fjernet fra Stedet, derimod en Fordel at faa indført Statsbanetakster, men paa dette sidste Gode have alle Egne med Privatbaner samme Krav. Ogsaa paa Grund af de deraf flydende Konsekvenser maa Mindretallet derfor fraraade Overtagelsen.

Under Sagens Behandling forbeholder Mindretallet sig at komme nærmere ind paa de i § 6 omhandlede Privatbaner, hvor det ved Siden af enkelte selvstændige Forslag deltager med andre af Udvalgets Medlemmer i en Række Ændringsforslag.

Mindretallet stiller dernæst Forslag om en Ændring af hele Afsnit C. Man finder, at det vel kan være rigtigt og fuldt forsvarligt, at de Ejendomsbesiddere, som ved Anlæg af en Jernbane faa Værdien af deres Ejendomme forøget, afgive en Del af denne Værdiforøgelse til dem, der bære Udgifterne ved Banens Bygning, enten disse ere Stat, Kommune eller private, men denne berettigede Afgift er her formet som en Skat, der paalignes disse Ejendomme, og som i Aarenes Løb kan vokse langt ud over en rimelig Deltaelse i Dækning af Udgiften ved Baneanlægget og *en Skat, der kun kommer til at hvile paa de Egne, der ikke hidtil have faaet Baner.* Disse Egne ville derfor med Rette føle sig brøstholdne, medens de ikke kunne beklage sig over, at Stat, Kommune og private faa godtgjort Udgiften ved at skaffe dem et Gode, hvis Tilvejeskaffelse de ikke selv magte, især naar denne Erstatning kun afkræves dem som en Brøkdel af det af dem opnaaede Godes Værdi.

For at hæve den Ubillighed, som For-