

kommer, og at det dernæst maa iagttages, at der i et enkelt Finansaar ikke meddeles Eneret til Anlæg af flere end 4 af de nævnte Baner, hvoraf saa vidt muligt 2 Baner i Jylland og 2 paa Øerne. Man vil se, at jeg ogsaa her har bestræbt mig for at tage ligeligt Hensyn til Øerne paa den ene Side og Jylland paa den anden Side, ligesom man ved en nærmere Betragtning af Rækkefølgen i § 1 vil finde, at jeg saa vidt muligt har skiftet Sol og Vind lige mellem Øerne og Jylland.

I øvrigt skal jeg blot nævne, at det af Bestemmelserne i § 7 fremgaar, at alle de omhandlede Privatbaner kunne, hvor ikke det modsatte udtrykkelig er sagt, anlægges enten som normalsporede eller som smalsporede. Valget i saa Henseende beror først og fremmest paa Koncessionshaverne. Ønske de Banen normalsporet, skal den anlægges saaledes; ville de nøjes med en smalsporet, kan Ministeren for offentlige Arbejder approbere det, men han behøver ikke at gøre det. — Endelig hedder det i Slutningen af samme Paragraf, at „Driften af Jernbanerne kan ske ved Damp eller Elektricitet, hvor ikke anderledes er bestemt“. Altsaa alle Baner, der ikke udtrykkelig ere nævnte som elektriske, kunne drives med hvilken af disse Naturkræfter man ønsker.

Med Hensyn til § 9 skal jeg endnu kun nævne, at den for Statskassens Vedkommende indeholder en Forandring af det tidligere Forhold, bestaaende deri, at Staten ikke faar Aktier for sit Tilskud, hvor dette kun bestaar i Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne. Det havde jeg foreslaaet, men det har Folketingsudvalget enstemmig ønsket ændret, og det er jeg saa gaaet med til.

Saa kommer jeg til det sidste Afsnit af Lovforslaget, det om Værdistigningsafgiften. Tanken herom tog jeg altsaa op i Henhold til en enstemmig Indstilling fra Jernbanekommissionen. Jeg gjorde det saa meget hellere, som ogsaa jeg fandt, at der her var en Tanke, som burde realiseres, dels fordi den indeholder en Fyldestgørelse af Samfundsretfærdigheden — for at bruge et omfattende Udtryk —, men dels ogsaa, fordi den gør det mindre betænkeligt at lægge saa stærkt Beslag paa Statskassens Midler, som dette Forslag jo i øvrigt gør. Naar jeg brugte dette Udtryk, eller som jeg nærmere bestemt kan kalde det: billigt Hensyn til Statskassens Tarv, og, hvor der er Tale om Tilskud fra anden Side, deres Tarv, sigter jeg derved til, at

det er rimeligt, retfærdigt, billigt, at de, der faa Gavn, i økonomisk Henseende maaske meget mere Gavn end andre, af det paa-gældende Anlæg, ogsaa bør yde et rimeligt forøget Bidrag dertil. Det har man jo forlængst haft Øje for, hver Gang man har krævet Tilskud af Kommuner til en Banes Anlæg, men der er efter min Mening Anledning til ikke at nøjes med det almindelige Begreb: Kommunerne. Det er ikke rimeligt og retfærdigt, at alle Kommunens Beboere eller dens Grundejere skulle bidrage i lige Maal — forholdsvis da — til et saadant Anlæg, naar der er saa stor Forskel, som der ofte er, mellem den økonomiske Fordel, de indvinde ved det paa-gældende Anlæg. Bliver man staaende ved Regelen, som den hidtil har været opstillet, at en Kommune f. Eks. skal bidrage 100,000 Kr. pr. Banemil til en Bane, der føres igennem den, vil det jo sige, at alle Skatteyderne i Kommunen forholdsvis maa bidrage i lige Grad til Dækning af disse 100,000 Kr. Men det er ikke retfærdigt, naar Tilfældet er det, som de Herrer, lige saa godt som jeg, vide, at det mangfoldige Steder er saaledes, at nogle af disse Beboere, særlig nogle af de Grundejere, hvis Ejendomme ligge nær ved Stationen, tjene uforholdsmæssig meget ved Banens Anlæg, mere end andre af Kommunens Beboere, som bo langt derfra. En Regel, hvorved man kommer til at afkræve de første et større Bidrag til Banens Anlæg end andre, kan kun betegne en Imødekommen af Kravet om en retfærdigere Fordeling af Byrderne indenfor Kommunens Omraade.

Men ogsaa i Forhold til Statskassen indeholder en saadan Tanke et retfærdigt Krav. Der er efter min Opfattelse ingen Mening i, at Staten anden Gang skulde gøre en lignende Erfaring som den, den gjorde ved Kystbanen; denne Bane, som i en vis Forstand kan kaldes vort Smertensbarn. Saare dyr var den i sit Anlæg, saare dyr er den i sin Drift, saa dyr, at den, om jeg ikke tager fejl, endnu ikke en Gang kan bære Driften. Og samtidig vides det jo, at den har bragt Grundene langs den til at stige saa betydeligt, at de private, der ejede disse, have indkasseret som deres private Eje flere Gange saa mange Millioner, som den har kostet Staten at anlægge. 7 Mill. Kr. kostede den at anlægge, og jeg tør dristigt paastaa, at der er tjent adskillige, maaske 4—5 Gange dette Beløb paa Salg af Grundejendomme langs Kystbanen. Jeg er ikke blind for, at saa grelt vil Forholdet neppe stille sig ved