

Da Lovforslaget om nye Privatbaneanlæg blev fremsat i Folketinget i Samlingen 1915—16, kunde det vistnok betragtes som en Plan for de nærmeste Aars Bygning af Privatbaner. Allerede ved den paafølgende Fremsættelse i Samlingen 1916—17 var Planen ved at blive mindre bemærkbar, fordi en Række nye Baner var optagne i Forslaget. Ved Folketingets endelige Vedtagelse af Forslaget i Sommeren 1917 tjernedes Indtrykket af en Plan yderligere, og dersom Lovforslaget skulde faa den endelige Form, som Flertallets Ændringsforslag nu vil give det, saa tør det siges, at ethvert Spor af Plan er borte.

Udvalget har afholdt 31 Møder og modtaget 29 Deputationer. Naar man betænker, hvilken Tid Modtagelsen af saa mange til Dels meget talrige Deputationer tager, saa vil det ses, at megen Tid til egentligt Arbejde har Udvalget ikke haft. Nogen virkelig Undersøgelse af de forskellige Anlægs Betimelighed har da ikke kunnet finde Sted, saa meget mindre som der i ethvert af Udvalgets sidste Møder er fremsat Forslag om nye Anlæg.

Hvis der overhovedet kan være Tale om Plan i Ændringsforslagene, saa maa Planen nærmest være den, at man har søgt at opfylde alle Ønsker om nye Privatbaneanlæg, og ganske særlig har denne Bestræbelse været stærk i de allersidste Dage, og navnlig efter at Ministeriet ved Skrivelse af 12. Marts har erklæret sig villigt til at modtage en Bemyndigelse til at optage Statslaan i ubegrænset Omfang til Dækning af Statens Tilskud.

Ministeriets Tilbud om den nødvendige Kapital, der snarest burde have manet til forsigtig Omgang med Statens Kredit, saaledes at kun virkelig paastrængende Baneanlæg fandt Plads i Forslaget, har desværre virket ganske modsat.

Man finder intet Forslag uantageligt, men anser en Række ganske nye for antagelige. Saafremt Rigsdagsarbejdet ikke skulde ophøre i den nærmeste Tid, nærer Mindretallet ikke Tvivl om, at Antallet af nye Baneanlæg vilde stige endnu meget, selv

om det snart maa knibe med at finde „jernbanetomme“ Rum i Danmark.

Mindretallet maa betegne Lovforslagets Vedtagelse med de foreslaaede Ændringer som ganske uforsvarlig; for det første fordi de forskellige Baneanlægs Betimelighed ikke er undersøgt paa grundig Maade og kun støttes af Vælgernes Krav og Ønsker hos disses Repræsentanter, og for det andet fordi det maa anses for højst betænkeligt at engagere Statskassen ud over al Grænse. Ingen vil være i Stand til at angive, hvilke Beløb det drejer sig om. Udvalgets Flertal har ganske Ret i at sige, at det bliver mindst 50 Millioner, men Flertallet vilde ikke have haft Uret i at sige, at Udgiften vil kunne nærme sig 100 Millioner.

Under disse Omstændigheder maa Mindretallet fraraade Vedtagelsen af samtlige Ændringsforslag og forbeholde sig sin Stilling til Sagens 3die Behandling.

Hvad her er fremført af Mindretallet, gælder dog ikke Ændringsforslaget under Nr. 15, der ikke handler om Nyanlæg af nogen Jernbane, men derimod drejer sig om en anbefalelsesværdig Foranstaltning, som formentlig kunde ordnes ad administrativ Vej.

Ændringsforslag.

Af et Flertal (Udvalget undtagen Hey):

Til § 1.

1) I 2den Linie indsættes efter „Afsnit B.“: „§§ 7—12 inklusive.“

2) Efter Nr. 1 indsættes et nyt Nummer, saalydende:

„En smalsporet Jernbane fra Gudhjem til Rø.“

3) Til Nr. 3 føjes: „, Øst om Aamosen“.

4) Nr. 7 affattes saaledes:

„En Jernbane fra Haslev over Orup til Fakse Ladeplads.“

5) Efter Nr. 7 indsættes et nyt Nummer, saalydende:

„En Jernbane fra Tappernøje over Orup og Fakse til Tokkerup.“