

at det Tab, der ved Indløsningen muligens kan fremkomme for dem, bliver uforholdsmæssig stort, og derfor have vi foreslaaet en Bestemmelse, der gaar ud paa, at i det Tilfælde, at Staten gjør Brug af sig Indløsningsret, skal den overtage vedkommende Selskabs Forpligtelser ligeoverfor Prioritetshaverne og endvidere yde Selskabet en Erstatning, der maa erkjendes at være billig, dels naar henses til den Indtægt, Banen i den Tid, den har været drevet, har givet og som den efter et rimeligt Skøn maatte antages at ville give, hvis dens Drift var bleven fortsat af Selskabet i et Tidrum af indtil 20 Aar efter Banens Aabning. En lignende extraordinær Indløsningsret er allerede i Lovene af 1862 og 1875 givet i Henseende til de der omhandlede Sporvejsanlæg. Efter den Bestemmelse, som disse Love indeholde, gjælde Koncessioner i Reglen kun for 40 Aar og ere da forfaldne ikke til Indløsning, men Staten eller vedkommende Kommune er berettiget til mod billigt Vederlag at overtage dem eller at forlange dem fjernede, og de Landeveie eller Gader, Anlægene ere gjorte paa, fatte tilbage i den tidligere Stand. Af de Bemærkninger, jeg her er fremkommen med, vil det forhaabentlig fremgaa, at der er indrømmet Statsmyndigheden en tilstrækkelig Kontrol med Anlæg af den Natur, og vi have derfor paa den anden Side ikke fundet Betænkelse ved ogsaa i visse Tilfælde at aabne Udgift for deslige Anlæg til en bestreden Statsunderstøttelse. Vel anerkjende vi som Regel, at deslige Anlæg af rent lokal Natur ikke kunne gjøre Krav paa en sig Hængeunderstøttelse; men der kan dog ogsaa komme Tilfælde, hvor det maa anerkjendes, at de medføre Fordel for Staten og navnlig en Forøgelse af Trafikken paa de af Staten drevne Baner, og det synes derfor ret naturligt og billigt at aabne Udgang til, at Regjeringen kan understøtte Anlæg af den sidste Art. Saaledes som man hidtil i de fleste Tilfælde har gjort, og som det senest tilbørlig er foreslaaet med Hensyn til Odense = Bogenf = Banen, kunde der jo være Spørgsmaal om at indrømme Understøttelsen under Form af Erstatning for en Del af Expropriationsudgiften; men vi have dog ikke troet at kunne anbefale dette, dels fordi den Slags Udgifter ere meget forskellige i de forskellige Egne, og paa eet Sted kunde blive langt betydeligere end paa et andet, men væsentlig dog af den Grund, at denne Understøttelsesmaade vanskelig lader sig gennemføre som almindelig, idet jo som bekendt Loven af 26de Mai 1868 kun gjælder for Anlæg i Sylland og Jyn. Vi have derfor troet det rigtigere i Stedet derfor i § 9 at bemyndige Regjeringen til at støtte disse Anlæg med kontante Bidrag indenfor en meget bestreden Grændse, nemlig saaledes, at de ikke kunne faae en Understøttelse, der er større end 25,000 Kr. pr. Banemil, eller en Ottendedel af samtlige Anlægsomkostninger, forudsat at denne Ottendedel

udgjør Mindre end fornævnte Sum. Det er selvfølgelig ikke vor Mening, at denne Understøttelse i samme Udstrækning skulde komme alle Baneanlæg tilgode, selv om de maatte have en mere almen Interesse; men ogsaa i den Henseende mene vi, at det maa overlades til Regjeringen at afsætte Understøttelsen indenfor den fastsatte Maximumgrændse. Det er vor Tanke, at der paa de aarlige Finantslove skulde stilles et fast Beløb til Indenrigsministerens Raadighed i det nævnte Diemed; vi have nemlig ment, saaledes som udtrykt i § 9, at den samlede Sum i det enkelte Finantsaar ikke maatte overstige 200,000 Kr.; men denne faste runde Sum skulde det saa iøvrigt overlades Regjeringen at benytte efter bedste Skøn. Værdige Medlemmer ville se, at med dette ikke forholdsvis store Beløb vil Indenrigsministeren være istand til i de efter Lovens Vedtagelse følgende Aar at støtte saadanne private Baneanlæg i temmeligt betydeligt Omfang, idet der jo med dette Beløb vil kunne gives Subvention til Anlæg af 8 eller 10 Banemil. Jeg antager, at dette kan være tilstrækkeligt til nærmere Forklaring af Lovforslagets Indhold. Dog maa jeg endnu med Hensyn til § 10 gjøre en lille Bemærkning. Der er i § 10 foreslaaet, at Expropriationen af de til Anlægene fornødne Grunde og Eiendomme skulde foregaa efter Reglerne i Forordningen af 5te Marts 1845 og Lov af 10de Marts 1861 § 5, 1ste Led. Vi have optaget denne Bestemmelse, fordi vi saa lidt som muligt i denne Henseende vilde afvige fra det nu Bestaaende; men vi have iøvrigt den Ansuelse, at hele Maaden, hvorpaa Expropriationen nu foregaa; i mange Tilfælde vil blive for besværlig og kostbar for Anlæg af denne Natur. Jeg har tilladt mig ved en anden Sags Behandling her i Thinget i den Henseende at udtale min Ansuelse. Det forekommer mig, og jeg antager, at mine ærede Medforslagsstillerere ere enige med mig, at, hvor der er Tale om Anlæg af denne Art, som i Grunden ikke ere Andet end Anlæg af nye Veie, hvor man faar Tilladelse til at lægge Spor, og hvor man faar Lov til at kjøre med Lokomotiver, er der ikke nogen som helst Anledning til at benytte andre Maader at foretage Expropriationen paa end den, der benyttes overalt, hvor Spørgsmaalet er om at anlægge nye Landeveie. Den Fremgangsmaade, som der benyttes, er jo langt simplere og omgjærder efter vor Overbevisning fuldkommen de Interesser, som her er Tale om. Vi finde denne Maade fuldkommen fyldestgjørende, og der vil derved opnaaes en Besparelse, som for Anlæg af denne billigere Art er nødvendig, for at de ikke skulle bebyrdes med de uforholdsmæssige store Udgifter, som nu ere knyttede til de Expropriationsforretninger, som foregaa efter Forordningen af 1845. Vi have imidlertid ikke dristet os til sige at foreslaa en Bestemmelse desangaaende optagen i § 10, men for-