

men og til Størrelsen af de Tilskud, der som Regel ydes til Statsbaneanlæg Best for Store Bælt; thi hvor skal man egentlig søge enten Nødsnødvendigheds- eller Billighedsgrunde for, at man f. Eks. i Jyn til Ringe—Nyhborgbanen skal yde et Tilskud af 80,000 Kr. til en Banemil, der kun koster ca. 1/2 Mill., medens man i Sjælland til Rystbanen kun forlanger et Tilskud af 40,000 til en Banemil, der vil koste henimod 1 1/2 Million? Burde Tilskuddet ikke her, naar alle danske Statsborgere skulde stilles lige, være mindst 200,000 Kr. pr. Mil? Herimod vil man ganske vist rejse den ofte hørte Indvending, at det ene Anlæg er rentabelt, det andet ikke, og at det derfor vilde være ubilligt, at forlange særlige Ofre af en Egnns Beboere til et i og for sig fordelagtigt Anlæg, saa fordelagtigt, at private endog gentagende have andraget om Tilladelse til at udføre det for egen Regning. Det sidste afgiver imidlertid — ret beset — kun et hyderst svagt Bevis for Rentabiliteten; thi hvor ofte søges der ikke Alverden over Koncessioner af private paa Bane-, Kanal- og Havneanlæg alene for at gøre en Ferretning med Koncessionen, og selv naar de virkelig gennemføres, hvor mange af den Slags private Spekulationer vise sig da ikke urentable? Man har ikke sjældent oplevet slikt, endog ved Foretagender, der valte de mest glimrende Forventninger, og der kan derfor næppe tillægges private Tilbud om at bygge Rystbanen nogen Hinderlig Vægt over for Rentabiliteten af den her foreslaaede Banebygning, hvis Dyrhed de private koncessionsjagende næppe vilde have blot tilnærmelsesvis stræbt hen efter, medens det desuden, naar Rystbanen blev en privat Entreprise, var et for dennes Rentabilitet aldeles uvedkommende Moment, om en stor Del af dens Trafik erhvervedes paa Nordbanens Bekostning. Ganste ander-

ledes stiller Forholdet sig her — fra det Driftsoverskud, som Rystbanen vil give, maa først forlods drages den Medgang i Indtægt, den ny konkurrerende Bane utvivlsomt vil bevirke for Nordbanen, og om det derefter resterende Driftsoverskud vil blive tilstrækkeligt til en Forrentning af det saa dyre Anlæg turde vistnok blive et saa tvivlsomt Spørgsmaal, at der er al Foranledning til her i Lighed med andre af Landets Egne at holde paa et klækkeligt Tilskud fra de i Anlægget interesserede.

### Ændringsforslag.

Af Chr. Nielsen og S. Pedersen:

Der indsættes en ny § 3 saalydende:

„For at dette Baneanlæg skal kunne komme til Udførelse, maa Kjøbenhavns og Frederiksborgs Amts Kommuner samt Kjøbenhavns og Helsingørs Kommuner inden 1ste Juli 1894 til Indenrigsministeren afgive Erklæring om, at de, — i et efter forudgaaende Forhandling med Kommunerne af Indenrigsministeren nærmere fastsat Forhold mellem dem indbyrdes — forpligte sig til at erstatte Statskassen 40,000 Kr. pr. Banemil af Udgifterne ved Anlægget, hvilket Beløb indbetales til Statskassen med en Femtendedel aarlig i 15 paa hinanden følgende Ainaarsaa, saaledes, at Udbraget første Gang ydes i det efter Banens Aabning for Driften umiddelbart følgende Driftsjaar og til saadanne Tider, som nærmere foreskrives af Indenrigsministeren.

De forøgede Bidrag til vedkommende Amtskommuner, der som Følge af denne Paragrafs Bestemmelse maatte blive paa lignet bortkastet eller bortforpagtet Hartkorn, bliver uden Hensyn til bestaaende Kontrakter at udrede halvt af Ejeren, halvt af Fæsteren eller Forpagteren.“

Betages Forslaget, rettes de øvrige Paragraffers Numre.

Ahlefeldt=Laurvig.

Breinholt.

Oct. Hansen.

Kayser.

Moltke.

Chr. Nielsen.

S. Pedersen.

Rump.

Steel.

Formand.

Ordfører.

Af Udvalgets Medlemmer er Jacobsen afgang ved Døden og har Gunn ved Sygdom været forhindret i at deltage i dets Møder.