

desuden skylder Statsbanerne for Tilslutningerne ved Lyngby og Vedbæk ca. 21,000 Kr.

Nu har i forrige Rigsdagssamling Grosserer Alfred Christensen, der er en af Koncessionshaverne for den omtalte Bane, ved Folketingsmanden for Københavns Amts 4de Valgkreds, Piper, indbragt et Andragende til Regering og Rigsdag, hvori han anmoder om, at Staten vil overtage de Aktier i Lyngby—Vedbæk Banen til et Beløb af ca. 65,000 Kr., som det paahviler Andrageren at modtage udover 100,000 Kr. Aktier, hvoraf han allerede forud er Indehaver.

Andragendet begrundes dels ved Henviisning til Lyngby—Vedbæk Banens Undtagelsesstilling i Loven af 1894, dels ved de betydelige Overskridelser, der bleve paa Baneanlægget. Med Hensyn til dette sidste kan henvises til Bilag 1, af hvilket det fremgaar, at Statsbaneanlægene i 1898 projekterede Lyngby—Vedbækbanen til 700,000 Kr., medens den virkelige Anlægssum blev ca. 913,000 Kr., og ganske vist skyldes en Del af denne store Overskridelse Prisstigning paa Materiel, men Overskridelsen paa Ekspropriationen, ca. 47,500 Kr., skyldes dog for en stor Del Forandringer i Koncessionsprojektet, og af Overskridelser paa Anlægget skyldes 88,900 Kr. ligeledes saadanne Forandringer.

Det omtalte Andragende henvistes af Udvalget i Folketinget til Ministerens Undersøgelse, og denne har saa resulteret i det foreliggende Lovforslag, der til Dels imødekommer Andrageren, og som enstemmigt er vedtaget i Folketinget.

Naar *Udvalgets Flertal* (Berthelsen, N. Hansen, Jensen-Stengaarden, Madsen-Mygdal og Rottbøll) nu *indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse*, saa begrunde vi særlig dette paa, at Rigsdagen, i Loven af 8. Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jærnbaner, under en Forudsætning, der har vist sig fejlagtig, har stillet Lyngby—Vedbæk Banen ugunstigere end de øvrige 28 Baner; Billighed taler derfor for, at der nu ydes den Støtte, som Lovforslaget foreslaar.

Det blev ved Lovforslagets 1ste Behandling i Landstinget udtalt af den daværende Minister for offentlige Arbejder: „I Betragtning af samtlige Omstændigheder mener man, at der er Anledning for Staten til i det foreliggende Tilfælde at deltage i Anlægget med et noget større Beløb end oprindeligt forudsat; og jeg vil fremhæve, at efter min Opfattelse vil dette Skridt ikke afgive noget Præcedens“. Til denne Udtalelse kan Udvalgets Flertal ganske slutte sig.

*Mindretallet* (Juul-Rysensteen, Villars Lunn, Rambusch og J. C. Sørensen) maa ud fra efterstaaende Betragtninger modsætte sig, at Lovforslaget bliver til Lov.

Lovforslaget er foranlediget ved et Andragende fra Grosserer Alfred Christensen til Regering og Rigsdag i Samlingen 1903—04 (Tillæg B. Sp. 1563—64), som han motiverer ved Henviisning til 1) *at* kommitteret, Overingeniør Ernst, ved Bygningen af Lyngby—Vedbæk Banen har overskredet sit eget Bygningsoverslag, stort 700,000 Kr., med henimod 200,000 Kr.; 2) *at* Banen ikke har faaet Statstilskud til Ekspropriation og Materiel, og 3) *at* den Udsigt til Fordel af Banen, Andrageren skulde opnaa ved at kunne udstykke sin Ejendom „Nærumgaard“, er formentlig bleven betydelig forringet ved, at der imod det i sin Tid fremlagte Projekt, saa vidt vides med Regeringens Sanktion, er blevet oprettet en Holdeplads ved Rundforbi“.

Heraf fremgaar, til hvilken Grad dette Baneanlæg har været i Enkeltmands Interesse, og hvor berettiget det for saa vidt har været, at det i ringere Grad end alle de andre fik Statens Støtte. Dette Andragende indstilles af Jens Busk (Folketinget 1903—04 Sp. 5160) paa Finansudvalgets Vegne til Trafikministeren med en Motivering, som udelukkende støtter sig til Punkt 1 (ovenfor), Overskridelserne, og taler ligesom Andragendet selv ikke med et Ord om, at Rigsdagen eller særlig Landstinget skal have forvoldt den hele