

banen og den forholdsviis store Lethed, hvor- med Koncessionshaveren *formener* at kunne tilvejebringe de til Banens Anlæg fornødne Midler, foreslaas, at Statskassen for denne Banes Vedkommende ikke skal bidrage til Ekspropriationsomkostninger og Materiel“. Heraf fremgaar med Sikkerhed, at der fra Koncessionshaveren selv maa have fore- ligget Udvalget en Erklæring om, at han kunde faa Banen ekseptionelt billigt finan- sieret, og al Sandsynlighed taler for, at Koncessionshaverens *Formening* overfor Landstingets Udvalg ogsaa har dannet Basis for Ordførerens mundtlige Udlægning af Betænkningen, naar han siger: „at denne Bane er stillet under saa favorable Vil- kaar med Hensyn til at betale sig“, som af Flertallet citeret. Men kan dette end ikke længer eftervises, fordi de Landstings- udvalget den Gang forelagte Aktstykker (1892—93, Tillæg B. Sp. 2063) synes bort- komne, saa kan det gennem de ovenanførte rigsdagslige Kendsgerninger *bevises*, at Gros- serer Alfred Christensen har været af den *Formening*, at dette Baneanlæg vilde blive meget rentabelt, og at han selv har ind- blæst Rigsdagen og specielt Landstinget denne Opfattelse.

Da Uholdbarheden af Ministeriets Mo- tivering af Lovforslaget ved Henviisning til Landstingets Ordfører, som den, der opfandt og paaoktroierede Lyngby—Vedbækbanen dens Undtagelsesstilling paa Lov 8. Maj 1894, efter denne Undersøgelse af de hi- storiske Kendsgerninger var gaaet op for Mindretallet, saa har dette i Tro paa, at Ministeriet rent ud sagt maatte have glemt at anføre den holdbare Begrundelse af dette usædvanlige Lovforslag (hvis in- derste Kerne er en Statsdotation til en Privatmand), ligesom Ministeriet faktisk har glemt eller i hvert Fald har und- ladt at anføre nogen Forhaandsaf- kræftelse af den ved Forslagets Frem- komst i Rigsdagen absolut uundgaelige Frygt for, at der ved Lovforslaget skabtes mere end eet farligt Præcedens, har Mindre- tallet foranlediget Spørgsmaal fra Udvalget om begge Punkter, men Ministeriets Svar

i Skrivelse af 11. Januar 1905, sidste Stykke, (Bilag Nr. 1) konstaterer ganske aabent, at det virkelig er Landstingsordførere ns Udtalelse om Banens formodede Rentabili- tet, der paalægger Staten de Billighedshensyn, som ende i et Erstatningsansvar, og at „den Særstilling, som Lyngby—Ved- bækbanen saaledes indtager, tillige vil med- føre, at der ikke ved Vedtagelsen af det foreliggende Lovforslag vil skabes noget Præcedens, i hvert Fald ikke med Hensyn til nogen anden af de ved Lov 8. Maj 1894 hjemlede Baner“.

Her kommer Mindretallet da til det 2det Hovedpunkt i dets Modstand imod Lovforslaget, at dette skaber Præcedenser. Der skal blot lige peges paa, at Ministeriets oven citerede af Mindretallet fremhævede Slutningslinier synes endog at antyde, at Ministeriet ikke er fremmed for denne Tanke.

Der skabes i og for sig et Præcedens ved, at Lovgivningsmagten sættes i Be- vægelse for at fyldestgøre et Erstatnings- krav, der — naar alt kommer til alt — officielt erklæres kun at kunne motiveres ved Billighedshensyn.

Der skabes et farligt Præcedens, hvis Lovforslaget vedtages paa Grundlag af den foreliggende Motivering, idet denne angiver som *medvirkende Begrundelse* de store Tab, som Koncessionshaveren har haft ved Statens Ingeniørs Overskridelser af Over- slagssummen. Det maa nemlig erindres, at der findes en hel Række Privatbaner, byggede efter Lov 8. Maj 1894, som er i det samme Tilfælde; i Landstinget er det jo for nylig fremdraget, at Overskridelsen ved Nyborg—Svendborgbanen, som var den første af de Baner, Overingeniøren har bygget, androg op imod 500,000 Kr.

Der skabes endelig et umuligt Præce- dens, hvis det ved nærværende Lovforslags Vedtagelse bliver slaaet fast, at Rigsdagen ved fejlagtigt Skøn over de den forelagte Jernbanekoncessionslove kan paadrage Statskassen Ansvar overfor Koncessions- haveren; man betænke blot, hvad dette kan give Anledning til, naar der igen kom-