

mer til at foreligge Lovforslag om Privatbaner med halvt, trekvart eller helt Tilskud. En Egn andrager f. Eks. om Koncession paa en Bane med trekvart Stats-tilskud, Rigsdagen vedtager Banen med halvt Tilskud, Egnen bygger Banen, Banen giver Underskud, og sluttelig falde Koncessionshaverne tilbage paa Statskassen.

Endnu skal bemærkes: Det er paa- vist, at selve Koncessionshaveren, Grosserer Alfred Christensen, er Ophavet til den Undtagelsesstilling, som Lyngby—Vedbækbanen har faaet paa Loven af 8. Maj 1894, og Aarsagen dertil er den ganske naturlige, at han ikke kunde vente samme Statsbidrag til en Bane lige udenfor København, som enhver almindelig Jernbane ude i Landet maatte behøve og kunde faa. De Baner i Københavns Nærhed, som der siden den Tid har været søgt og givet Koncession paa (Amagerbanen, Slangerupbanen), have da heller ikke søgt eller faaet Stats-tilskud.

Kan det alligevel med nogen ren formalistisk Ret siges, at *Rigsdagen* har givet denne Bane en Undtagelsesstilling paa Loven af 8. Maj 1894 og stillet den ugunstigere end nogen af de andre 28 Baner, saa er dog Realiteten den, at Rigsdagen har handlet efter Koncessionshaverens Anvisning, og at Banen har faaet netop den økonomiske Stilling paa Loven, som den ifølge Forholdenes Natur skulde have. Der har heller ikke kunnet føres Skygge af Bevis for — den Paastand er jo ikke en Gang fremsat —, at denne Banes økonomisk mindre heldige Driftsresultater stamme fra eller blot i nogen Henseende ere paavirkede af det ringere Statsbidrag til Anlægget. Banen har ganske vist fra Begyndelsen af givet Underskud, men i saa Henseende deler den jo Skæbne med andre Privatbaner efter Loven af 8. Maj 1894, og dette Forhold er for øvrigt efter de Udvalget forelagte Oplysninger, se Skrivelse fra Ministeriet af 11. Januar 1905, i Begreb med at bedre sig, og ingen har dog vel kunnet vente, at den i Modsætning

til alle de andre Privatbaner straks skulde kunne forrente sin Anlægskapital. Men endelig er der dog det at anføre imod Rigsdagsansvar for Privatbanelove, at Loven kun bemyndiger Regeringen til at give Koncession, den forpligter ikke i nogen Maade den, der modtager Koncessionen.

Der er derfor efter Mindretallets Mening saa langt fra sket denne Bane Uret fra Rigsdagens Side, at tværtimod Sandheden maa siges at være denne, at Lyngby—Vedbækbanen blev stærkt favoriseret ved overhovedet at komme med paa Lov af 8. Maj 1894 om de 29 Privatbaner, da den ikke som de andre 28 Baner skulde bygges af og for Befolkningen i den paagældende Egn, men næsten udelukkende af og for en Rigmand, som spekulerede i at sælge Byggegrunde (sammenlign Tidenden 1903—04, Tillæg B. Sp. 1563), og for to store Fabrikker i det samme Nabolag. Og naar Koncessionshaveren siger, at han har haft saa stor Skuffelse af Lyngby—Vedbækbanen og sit Salg af Byggegrunde, saa ligger dette sikkert for største Delen i, at de Projekter, som han lovede sig saa meget af i 1892—94, først lod sig realisere i 1898—1900, altsaa under helt forandrede Tids- og Konjunkturforhold, da navnlig den store Lockout i 1899 havde fordyret og vanskeliggjort alt Byggeri og sat en foreløbig Stopper for Københavns Udvidelse ud til Nærumgaardens Byggegrunde og Jernbanens hele Opland. Men udelukket er det jo heller ikke, at Manden kan have regnet fejl paa forskellig Maade og derved selv fremkaldt eller medvirket til det uheldige Resultat. Saa meget er i hvert Fald sikkert, at han maa tilskrive sig selv sit meget store Tab — 200,000 Kr. — ved Overskridelserne paa Banens hele Anlæg; han foretrak nemlig, ifølge de Mindretallet foreliggende Dokumenter og Erklæringer, at engagere Hr. Ernst som Anlægsingeniør paa Grundlag af dennes eget Overslag til Beløb 700,000 Kr. og frasagde sig dermed det ham af et Førsterangs Entreprenørfirma, Gluud, Werner og Winkel, i 1894 gjorde og