

vilde en Formindskelse af Banens Ydelser eller endog en Standsning af Driften øjeblikkelig bringe den forudsatte Værdistigning til Ophør og følgelig ogsaa Jernbaneskylden.

Maa dette erkendes, synes det nærliggende, at lade Jernbaneskylden tilflyde Jernbanens Kasse som Bidrag til Dækning saavel af de egentlige Anlægsudgifter med Renter, som de senere Driftsudgifter, medmindre disse dækkes ad anden Vej, saasom gennem Driftsindtægter, — altsaa kun forsaavidt en passende Normalrente ikke derved overskrides.

I Overensstemmelse dermed har undertegnede Mindretal i sit Lovudkast § 16 foreslaaet at lade Jernbaneskyldens Nettobeløb indgaa i hvert enkelt Jernbanes Kasse, til Dækning saavidt mulig af dennes Udgift til Forrentning af Banens Anlægskapital og Drift, dog ikke over 4 pCt. aarligt Udbytte af Anlægskapitalen. Mindretallet formener, at der ogsaa for de enkelte Statsbaners Vedkommende forud vil kunne opgøres de fornødne Data til saadan Beregning.

Herved bortfalder den af Kommissionensflertallet (ligesom det oprindelige Regeeringsforslag) fremsatte Plan, hvorefter Jernbaneskylden skulde anvendes til Afbetaling paa Anlægskapitalen (uden Renter), men, saavidt skønnes, uden at Hensyn tages til, om denne Kapital samtidig ad anden Vej forrentes gennem Banens Drift, og uden at det tydelig ses, hvorledes den ad denne Vej mulig helt indfriede Aktiekapitals Indehavere derefter ere stillede i deres Retsforhold til Jernbanen.

Hvad der maatte indkomme udover fornævnte Bidrag til den enkelte Jernbanes Kasse, foreslaas af Mindretallet henlagt til en særlig *Jernbaneskyldfond*, indtil nærmere Bestemmelse om dennes Anvendelse kan tages af Lovgivningsmagten, hvem Afgørelsen maa være forbeholdt. Mindretallet skal dog udtale, at denne Fond næppe med Rette bør tilfalde den enkelte Jernbane, men snarere de offentlige Kasser — Stat og Kommune — som Organer for det almene Samfund, som ved sine Fremskridt er den virkelige Skaber af den „overskydende“ Jernbaneskyld.

Kommissionens Flertal har i Betænkningen gentagende fremdraget Spørgsmaalet om, hvorvidt Jernbaneskyld burde finde Anvendelse ved Baner, der uden offentligt Tilskud anlægges af Private, idet Flertallet har haft Betænkelighed ved overhovedet „at give Private Adgang til at oppebære nogen Del af en Skat“.

Denne Betænkelighed beror dog formentlig paa en Misforstaaelse. Saafremt nemlig vedkommende Private kun modtager sin Del af Skatten, som *Vederlag for vel udført Samfundsarbejde*, er det formentlig i sin fuldkomneste Orden, at den Private, her Jernbanens Anlægger, modtager den ham tilkommende Del af den ved Anlægget skabte Værdi. At undlade saadant vilde desuden kun kunne ske til Benefice for en anden Privatmand, der har endnu mindre Krav paa Værdistigningen end den aktive Jernbanebygger, — nemlig den eller de private Grundejere og passive Grundspekulanter, i hvis Skød i saa Fald Værdistigningen vilde falde ganske ufortjent. Valget staar saaledes mellem to Private, en aktiv Værdiskaber og en passiv Værdimodtager, og Valget kan fra et Retfærdighedsstandpunkt formentlig ikke være tvivlsomt.

Undertegnede Mindretal har saaledes ikke fjærneste Betænkelighed ved at give ogsaa den private Jernbanebygger den Opmuntring, som ligger i Udsigt til at faa Andel i den mulige Jernbaneskyld, som hans Bane skaber — indenfor samme Normalrente, som ved alle andre Jernbaner. Det kan meget vel tænkes, at en Jernbane kun vil kunne anlægges, naar saadan Ret til Jernbaneskyld sikres Anlæggeren, og Mindretallet finder derfor end ikke Anledning til at overlade Spørgsmaalet om saadan Ret til Ministeriets Afgørelse. For samtlige Baner bør gælde samme Regler.