

gets Mening at forbeholde den en nøiere Overveielse og Conference med Regjeringens Medlemmer, forsaavidt vort Forslag maatte blive vedtaget.

Jeg vender mig nu til Hovedspørgsmaalet i denne Sag; det er den Paastand, der er reist af det ærebe 2det Medlem for Kjøbenhavn (Krieger), at der her foreligger en Hovedforandring i Rigsdagens Anstuelser om denne Sag; hertil kan jeg ogsaa hense den Bemærkning af det ærebe 7de Kjøbenhavnske Medlem, at det er et aldeles urigtigt Princip, man vil fastsætte, idet man vil bringe en Statsdrift istand. Dette forhold sig ikke saa. Der har albrig i Rigsdagen været Tale om Statsdrift for nu. Der har været Tale om Concessjon til Anlæg af private Baner. Samtidig med, at der gaves Concessjon til Anlægget af den jydsk Dverbane, for hvilken der stilledes en høi Rente-garanti, blev Driften bortforpagtet til et Drifts-selskab. Selve Spørgsmaalet om Statsdrift blev ved denne Leilighed ligesaa lidt fremdraget som i 1861 ved Vedtagelsen af den Lov, ifølge hvilken de jydsk-syenske Baner nu ere under Udførelse. Det er først nu, at Spørgsmaalet er fremkommet. Deri have imidlertid de ærebe Medlemmer fuldstændig Ret, at man i Fortiden har henregnet Jernbanedrift til den almindelige Industri, men det er mig nu ganske klart, at det er en urigtig Classification. Det, man meest skal see hen til, naar der handles om Jernbanedrift, det er, at den er et Monopol, som kun i enkelte Tilfælde noget kan neutraliseres derved, at andre Selskaber kunne faae Lov til at anlægge paralleltløbende Baner. Det Monopol, som det sjællandske Selskab har paa Banen Korsør-Kjøbenhavn, vilde saaledes blive noget neutraliseret, saafremt den Krønstykke Bane kom istand. Hvor der derimod ikke ellers i mange Aar kan tænkes paa at anlægge Baner i samme Retning som den, der allerede er tilstede, der bliver Jernbanedriften et Monopol, thi det kan jo ikke tillades Alle at benytte Jernbanen til Befordring af Gods og Personer. Det maa være en enkelt Person, Regjeringen,

et Selskab eller en enkelt Forpagter, der har Ret dertil. Nu er Spørgsmaalet: Hvorledes benyttes dette Monopol, saaledes at det gjør meest Nytte og mindst Skade? Spørgsmaalet maa ikke stilles blot saaledes, om det er fordeeltigt eller ikke at drive denne Industri. Nei, der er Tale om et Monopol og om, hvorledes der afvindes dette de fleste Fordele, og hvorledes Misbrug bedst undgaaes. Det er da for mig utvivlsomt, hvad den nyere Tids Statsoeconomi mere og mere erklærer sig for, at Staten bør tage Hovedbanernes Drift i sin egen Haand, fordi Monopolet er i de sikreste Hænder hos den, fordi kun Staten kan tage det behørig Hensyn til Landets og Befolkningens Interesse, og fordi Staten er hævet over den Mistanke, at den retter sig efter smaa private Interesser. Den vil ikke gjøre, hvad et Jernbaneselskab undertiden gjør, nemlig slutte Contracter med Enkelte, hvorved den begunstiger den ene private Interesse paa den andens Bekostning; den vil sætte den almene Interesse høiest. Staten maa være hævet over og maa kunne være hævet over Mistanke herfor, navnlig hvor, som hos os, den hele Administration foregaaer under Offentlighedens fulde Bys og under streng Control af Rigsdagen. Her er der aldeles ingen Fare for, at Staten vil misbruge dette Monopol. Spørgsmaalet om Billighed eller Ullig-Billighed er der ikke her Anledning til at dvæle ved. Staten behøver ikke at arbejde dyrt; det kan i alt Fald ikke sluttet deraf, at den har arbeidet dyrt med Instituter, der skrive sig fra en Tid, der ligge 100 eller 150 Aar tilbage. At den f. Ex. laver dyrt Porcellain, er vist; men deri ligger aldeles ikke noget Bevis for, at vi ikke kunne indrette en Jernbanedrift ligesaa billig som de Privates. Vi behøve ikke at lønne høiere eller at ansætte paa andre Betingelser; vi kunne, naar der er nogen Fordeel derved, gjøre det Samme, som Private stundom gjøre, nemlig give de høiere Bestillingsmænd ved Banen, en vis Andeel i Driftens Udbytte, for at ansøre deres Fliid og Nidkærhed, og hvad Staten absolut