

stemmelse kommer ind i Loven, vil enhver loyal Minister, om end ikke vente 3—5 Maaneber, inden han iværksætter Foranstaltningen, dog vente i en saadan kortere Tid, som vil være nødvendig for, at Rigsdagen, hvis den ønsker det, kan sætte sig i Bevægelse. Jeg tillader mig derfor at antage, at denne Bestemmelse ikke vil være uden Betydning, dersom den kommer til at staa i Loven. Til disse Bemærkninger skal jeg indskrænke mig og dermed anbefale Underændringsforslagene.

Ordføreren (Berg): Jeg skal indskrænke mig til et Par Bemærkninger. Det meget ærede Medlem, der har anbefalet Forslaget under Nr. 2, gaaende ud paa at sætte 1881 istedetfor 1882, har udtrykt sig saaledes, at det dog ikke var usandsynligt, at man kunde blive færdig til 1881. Men naar dette Forslag vedtages, maa det ikke blot være sandsynligt, men det maa være vist, at man kan blive færdig. Det ærede Medlem mente, at, naar Bestyrelsen saa ikke kunde blive færdig, kunde den træffe Aftale med Rigsdagen om at faae Tiden udsat, men det kan kun ske i Lovsform; kun ved Lov kunde der gives Bemyndigelse til at forandre denne Lovbestemmelse. Men da Hvertallet har ment, at det var bedre at faae en vel forberedt Lov i denne Henseende, selv om det først blev i 1882, end en slet forberedt Lov i 1881, have vi foretrukket at sætte: „seneft 1882.“ Som bemærket, vil der gaa en Tid hen, inden Overtenskomsten er billiget af Generalforamlingen, og derefter maa der nødvendigvis ogsaa gaa nogen Tid hen, inden man faar ordnet blot de foreløbige Forandringer i selve Banernes Driftsforhold. For at Regjeringen kan vinde Erfaring om, hvorledes det hidtil er gaaet, og overveie, hvilke Forandringer der skal foretages, kræves der nogen Tid, og derfor er det vistnok af Hensyn til Sagen selv det Rigtigste, at vi blive ved „seneft 1882“, bortset fra, at vi have kunnet blive enige derom. — Hvad angaar Forslaget under Nr. 3, vil jeg efter selve dette Forslags Indhold ikke kunne foretrække dette for Forslaget under Nr. 1, thi det giver faktisk Indenrigsministeren en ikke lidet større Myndighed, end han vilde have efter Forslaget under Nr. 1. Der er for det Første den Forskjel, at, medens der i vort Forslag staa: „Hovedforandringer i Administration, Driftsplan og Taxter“, medtager det ærede Mindretals Forslag under Nr. 3 kun Administration og Taxter. Men Bestemmelsen af Driftsplanen, som saaledes overlades Indenrigsministeren, er en overordentlig betydningfuld Bestemmelse. En saa væsentlig Bestemmelse f. Ex. som den angaaende Kjøreplanen for Nattogene, om disse skulle gaa i Fyn eller Sjælland, en Bestemmelse, som ogsaa har en ganske særlig Betydning for selve Driftsbudgettet af disse to Dele af Statsbanenettet, vil man overlade alene til Indenrigsministeren, medens vi

for en saadan Hovedforandrings Bedkommende forlange, at Statsraadet skal overveie den. Det er, som sagt Spørgsmaal, der ikke alene kunne gribe finantzielt ind i de enkelte Budgetter, men ogsaa have en ganske særlig personlig Interesse for dem, der skulle bruge Banerne. Jeg maa altsaa fastholde, at der efter Forslaget under Nr. 3 gives den ærede Indenrigsminister faktisk en betydelig større Myndighed end efter Forslaget under Nr. 1. Naar vi have kunnet gaa ind paa det Næglingsforslag, at Hovedforandringerne angaaende disse Forhold skulle fastsættes ved kongelig Anordning, er det ogsaa af den Grund, at vi have Erfaring fra tidligere Aar. I 1867 gave vi jo den daværende Indenrigsminister og nuværende Finantsminister en lignende Bemyndigelse til at gennemføre tilsvarende Forhold endog uden den her indfattede indskrænkende Bestemmelse. Uagtet vi ønskede, at det Lovforslag, der skal fremsættes, hvad Bestyrelsesforholdene angaar, skal have et andet Indhold end det af den nuværende Indenrigsminister i sin Tid forelagte Lovforslag, og uagtet vi dengang mente, at vi burde have meget mere med Lønningsreglementet at gjøre, er det dog det sælles Indtryk for os Allesammen, at vi i det Væsentlige Intet have at klage over Bestyrelsen af Statsbanerne, men at man vistnok i Hovedtrækkene er tilfreds dermed, saaledes som jeg har opfattet den almindelige Folkstemning. Alt intet Mennefselig kan være fuldkomment, ere vi jo Alle enige om. Den Sag, her forhandles, er ingen politisk Sag, det er en Sag, der maa tages paa rent forretningsmæssig Maade, og forandrer man Taxterne i den ene eller den anden Retning efter, hvad man f. Ex. vil have fra den ene eller den anden Side, vil det, der tages paa den ene Side, blive til Fordel for den anden; hvad der f. Ex. mulig kunde være til Skade for Statskassen, bliver til Lettelse for Borgerne, der benytte Banerne, og omvendt. Det er altsaa et Forhold, der ikke har en saadan principiel Betydning som mange andre. Men som sagt, der opnaas faktisk Intet ved Forslaget under Nr. 3, tværtimod gives der Indenrigsministeren som Minister en større Myndighed end efter vort Forslag. Jeg vilde ganske vist hellere have set, om det kunde være lykkedes at skaffe Rigsdagen en besluttende Myndighed med Hensyn til disse Hovedforandringer, uagtet jeg indrømmer, at det vilde medføre Vanskeligheder for selve Banernes Drift; men nu at lægge en saadan stor Sag, der staaer sin Afgjørelse saa nær, ligesom et Halmstraa i Veien ved disse aldeles forsvindende Smaaspørgsmaal, kan jeg ikke forstaa, at Nogen kan ville, selv om enkelte Medlemmer maatte tro, at der vilde være vundet Noget ved disse Smaating, og mindst kan jeg forstaa det fra den sidste ærede Talers Side, hvem jeg er overbevist om at kunne betegne som en varm Ven af selve Lovforslaget. Det har undret mig, at vi ikke have kunnet blive