

Gjænge, saa at ogsaa paa dette Omraade Statens Indtægter og Udgifter i det enkelte bleve underkastede Rigsdagens Kontrol og Bevilling. Der er af tidligere Talere blevet antet over, at Staten paatog sig at kjøbe og drive de sjællandske Jernbaner for 8—9 Aar siden. Jeg den skal i Henseende for mit Bedkommende ganske henholde mig til den samme Betragtning, jeg i Forening med Flertallet i Udvalget den Gang havde, og som jeg som dets Ordfører fremjatte i Betænkningen, og jeg skal navnlig henvise til Tillæg B. Sp. 1314. Det er ogsaa blevet erkjendt at naar Staten havde Driften af de jydsk-hyenske Jernbaner saa laa det nær at Staten ogsaa skulde have i sin Haand Hovedkommunikationsmidlerne i de øvrige Dele af Landet. Vi havde ogsaa gennem det foregaaende Tidsrum havt megen Ulempe af, at Driften af de sjællandske Jernbaner var paa private Hænder, hvis Interesser ikke faldt sammen med Statens og det almindelige Publikums, og vort Jernbanevæsen vilde i det Hele paa forfjellig Maade nu være anderledes hensigtsmæssigt og bedre udviklet, hvis vi ikke havde lidt af disse Ulemper i den forløbne Tid, naar Taleren var om Jernbanevæsenets Udvikling. Trede ældre Medlemmer ville nok have kunnet mærke de Strømninger, som jo fra et privat Selskab og de store Interesser, som dermed stode i Forbindelse, kom ogsaa her ind i Salen under de forfjellige Jernbaneloves Behandling, og hvilken Modstræben vi havde at kæmpe mod, vi, som vilde have Jernbanevæsenet udviklet ud fra et rent alment Standpunkt, der kunde tilfredsstillende Landets almene Interesser. At lade disse Forhold bestaa, indtil vi nærmere os Fristen for Muligheden af et Kjøb, vilde have affødt mange flere Ulemper. At det altsaa i forfjellige Henseender var hensigtsmæssigt, ja at det var i alle Maader ønskeligt, at vi gjorde dette Skridt den Gang, det fastholder jeg fremdeles. Men naar vi have gjort det, naar vi der have engageret os med 50 Millioner og med en saadan Statsdrift, saa var Forudsætningen, at vi skulde komme til at øve Indflydelse over Bestyrelsen af det hele Jernbanekomplex og andre dermed i Forbindelse staaende Forhold overhovedet den, at der inden et Par Aar skulde forelægges for os Forslag til Lov om Ordningen af disse Forhold. Forudsætningen, der laa der bagved, var, at det skulde føre til, at Rigsdagens retslige Stilling dertil snarest blev fastslaaet. Havde vi forudsat, at der efter den Tid vilde komme en provisorisk Periode, hvor alt vilde gaa hulter til hulter, hvad naturligvis ogsaa vilde sætte et Mærke

med Hensyn til Styrelsen af Jernbanevæsenet, saa er det sandsynligt, at vi havde ladet de andre stærke Grunde, som talte for Kjøbet og Overtagelsen, vige for de konstitutionelle Hensyn. Men endnu den Gang kunde vi ikke se dette, saa meget mere, som der netop i det paagjældende Aar var et Flertal heri Thinget, som sammen med det nuværende Ministerium gennemførte meget betydelige Lovforslag, Organisationslovsforslag paa andre Omraader. Hvad der da talte mod Principet: Statsdrift, ændrede ikke min Anskuelse om det principrigtige deri. Jeg vil nemlig nok sige, at jeg er ikke ganske tilbøielig til at synes om den nye Trafik, der har fundet Sted siden, og som stadig søges udvidet mere, nemlig at enhver Stump Bane skal have sin lokale Bestyrelse og sin særegne Ledelse. Min Mening er, at de samme Hensyn, som vi have stillet alle de Egne, hvorigennem Hovedkommunikationen gaar, skyldes vi ogsaa de noget mere bortliggende Egne, saa de i alt Fald indenfor visse Grændser nyde samme Retfærdighed. Jeg vil indrømme, at det kan være behageligt ved de lokale Baner for en hel Del Mennesker, der ere i Bestyrelsen og i Bestyrelsesraadet o. s. v. — Enhver har sine Fordele ved den Stilling, han har faaet i Anledning af disse Baner, som fri Kjørsel og andre Behageligheder, der følge med. Men dermed er Sagen ikke for mig afgjort. Altsaa fastholder jeg, at lige saa lidt som vi nu kunne komme fra det, lige saa lidt var det urigtigt i 1867, at Rigsdagen den Gang gjorde, hvad den gjorde, eller at den i 1880 tog Konsekvenserne deraf, og Andet var det jo ikke, der da stete, hvilket ogsaa er blevet erkjendt. Naar man mente, at man i 1867 kunde være gaaet ind paa Regjeringens Forslag, hvorved det sjællandske Jernbaneselskab, et privat Selskab, fik sin Myndighed udvidet over de øvrige Baner ved en Forpagtning af de jydsk-hyenske Jernbaner, saa tror jeg dog, at man ikke har dannet sig en tilstrækkelig klar Oversigt over de daværende Forhold. De Herrer maa nemlig ingenlunde tro, at de, der brugte Banerne, vare saa almindelig tilfredse med den sjællandske Jernbanebestyrelse. Langt fra! Der var Klager i Bunketal, men de kastedes tilbage af, jeg vil ikke blot sige, gammel Glendrian, men ogsaa af Hensynet til Procenterne. Det er ikke altid i Publikums og Befolkningens Interesse eller til Fremme af den indirekte Nytte, som Banerne skulde give, at Bestyrelsen staar med den Opgave: først og fremmest at holde Obligationerne og Aktierne oppe og faae de 6 eller 7 pCt. ud af dem. Naar det er blevet udviklet, hvor meget mere besparende et privat Selskab kan være end