

her i Thinget, ville mindes, at naar vi da havde Finantsloven her til første Behandling, saa var en stor Del af de Udtalelser, vi hørte, Klager over det sjællandske Jernbaneselskab, Klager over Driften, Klager over, at man ikke udvidede Stationerne, Klager over Taxterne, idelige og idelige Klager, og saa kom den væsentligste Klage, den Klage, som efter min Formening navnlig var begrundet, at man ikke kunde faae Lov til at bygge private Baner. Der var ingen Selskaber, der turde optage Kampen med disse private Baner, og Resultatet vilde jo, dersom Staten ikke var traadt op som Konkurrent ved Bygning af Baner, være blevet, at en stor Del af Landet aldrig havde faaet Baner; Følgen i et lille Land som vort, der ikke har store Pengesirmaer, vil ganske sikkert blive den, at Enkelte faae et vist Monopol paa at bygge Baner, det bliver enkelte Selskaber, og andre Selskaber kunne ikke komme op og konkurrere med dem. Det Samme er for Resten Tilfældet med vor Søfart. Det er en Følge af vore smaa Forhold; thi selv om det er rigtigt i andre Lande at gaa til private Anlæg og privat Drift, saa er det efter min Opfattelse aldeles uheldigt for vort Bedkommende. Dertil kommer jo vor Beliggenhed, som gjør Noget til, at det vilde være mindre heldigt at have mange private Selskaber her i Landet. Vor Beliggenhed er jo dog saa, at vi ligge mellem Sverig, Norge og Tydskland, og flere Hovedruter gaa gennem vort Land. Havde vi nu en Mængde private Selskaber som disse Lande skulle forhandle med, da vilde det maaske blive vanskeligt for disse at opnaa Resultater med os, og Følgen vilde let blive den, at den Trafik, der gaar over vort Land, og som vi i alt Fald have nogen Fordel af, væsentlig vilde gaa uden om os, idet de, naar de skulle have altsom store Vanskeligheder ved at opnaa Overenskomst med de forskjellige Selskaber, da vilde anlægge deres Baner saaledes, at de gif udenom os, navnlig fra Norge-Sverig til Tydskland, saa jeg kan ikke se Andet, end at det vilde være meget uheldigt, dersom vi havde fortsat med kun at lade private Selskaber bygge vore Baner, og endnu sørgeligere vilde det være, dersom vi nu skulde til at bortforpaa dem. Hvem vilde forpaa dem? Det maatte jo være store Aktieselskaber, og saa kan Enhver vel sige sig selv, at der ingen Private var, der turde anlægge og drive Baner ved Siden af dette Selskab, det betvivler jeg i hvert Fald. Det vil med andre Ord sige: Vi ville slaa Jernbanedriftens udviklingen i Landet ihjel, der blev ikke bygget Baner mere; det vilde omtrent blive Følgen,

og jeg beklager, at disse Udtalelser om at gaa over til privat Drift ere komne frem paa dette Tidspunkt, og navnlig beklager jeg det, fordi jeg har set, at der er enkelte Mænd her i Danmark, der navnlig have gjort gjældende, at naar man ser paa Jernbanebudgettet, saa er man ikke bange for at bygge Jernbaner her i Danmark, uagtet det viser sig, at de omtrent ingen eller slet ingen Udbytte give; men naar der skal anvendes Penge til Forsvaret, saa kniber det med at lukke Pungen op. Den Tanke er jo kommen frem i de senere Aar og er navnlig bleven gjort særlig gjældende, og det er altsaa den samme Tanke, som kom frem i 1880 fra enkelte Medlemmer. Den er kommen stærkt frem i dette Aar. Jeg vil forvare mig imod, at jeg skulde sige disse Medlemmer for, at de vilde bevare Pengene her i Landet til at bygge provisoriske Fæstninger for; det tror jeg dem ikke til. Men de komme til ved deres Udtalelser at styrke den Retning, som har været stærkt fremme i disse Aar, og som gjentagende ere fremkomne baade i Pressen og paa Møder. I alt Fald staar det saaledes for mig, at jeg er sikker paa, at hvis den Anskuelse skal gjøres gjældende, at Private skulle anlægge og drive Baner, saa faae vi ingen hensigtsmæssige Baner; vi faae ingen Baner navnlig for en stor Del af Sjællands Bedkommende. Vi faae Baner, der gaa i Retninger, som kunne være mindre heldige. Naar der er Tale om det Fordelagtige ved private Anlæg, begriber jeg egentlig ikke, hvordan man kan sige, at det kan være billigere og heldigere. Vi have desværre altsom sørgelige Exempler paa private Anlæg. Den høitæredede Indenrigsminister har nævnt forskjellige Baner, som have givet Understud, men vi kjende Alle den største private Bane, den Bane, som man skulde synes, i Forhold til Egnen, kunde forrente og betale sig, nemlig Randers-Greenaabanen. Det beviser ikke, at det er særlig heldigt at have privat Anlæg og Drift, det endte jo med, at Staten maatte overtage Banen. Vi kunde jo have ladet Selskabet gaa fallit; men jeg tror ikke, at det vilde have været heldigt. Jeg tror altsaa ikke, at der kan siges Noget til Fordel for privat Drift, og det skulde ogsaa være underligt, om en Mængde Bestyrelser for de private Bedrifter skulde være billigere end een centraliseret Bestyrelse. Jeg kan indrømme, at Statsforvaltningen koster uhyre Summe, og jeg er tilbøielig til at tro, at naar vi faae Budgettet ind paa Finantsloven, og man aarlig kan gjenneemgaa det der, kan der ske Beparelser. Jeg er nu ikke saa stærkt inde i disse Forhold, at jeg tør tiltro mig Evne til at sige,