

der naturlig ere voksende ud af Livets Praksis.

Flerallet stønner nu ikke rettere, end at den nuværende Styrelse af vore Statsbaner er i sin Helhed tilfredsstillende, og at den har ikke faa anerkendelsesværdige Resultater at opvise — ikke mindst i den seneste Tid — hvorom de Betænkningen vedhæftede Bilag give fornøden Oplysning, ligesom de ogsaa vise at der er taget væsentlige og samtidig ret ligelige Hensyn til de to store Hovedforordninger, der kunne stilles til en forsvarelig Jærnbanedrift, og som kræve overlegen Dygtighed, for at bringes i taalelig Harmoni, nemlig paa den ene Side de Forordninger, der kunne stilles af det trafikerende Publikum, paa den anden Side Statthædernes billige Forordning om en passende Forrentning af de Kapitaler, Staten har anlagt i Banerne. Den første Art af Forordninger kan vel hovedsagelig betegnes som Ønsker om „hyppige Tog“, „hurtige Tog“, „billige Takster“, „rigeligt og godt Materiel“, „bequem Stationer“, „god Belysning“, „hensigtsmæssig Opvarmning om Vinteren“, „god Ventilation om Sommeren“, „et imødekommende og velvilligt Personale“ og frem for alt „den størst mulige Sikkerhed for Liv, Lemmer og Gods“. Det vilde sikkert være overdrevent at paastaa, at hvert enkelt af disse mange Ønsker var blevet fuldt ud tilfredsstillt; men at den nuværende Driftsstyrelse har søgt (og i ikke ringe Omfang har naaet) at imødekomme dem, derom indeholde de før nævnte Bilag tilstrækkelig oplysende Data. Og hvad nu Statteborgernes Ønsker om et godt økonomisk Udbytte af Driften angaar, da vil en Henvisning til de samme Bilag godtgøre, at Nettooverskuddet af Statsbanerne i Løbet af de sidste 4 Aar er steget omtrent til det dobbelte, saa de i dem anbragte Kapitaler nu give en direkte Forrentning af henimod 2 pCt., hvilket ved Siden af den indirekte, som indvindes gennem Banernes uberegnelige Betydning for Samfærdslen og Varetransporten, for en voksende Produktionsvirksomhed og for en dermed følgende større Forbrugsevne, der atter i stedse

stigende Grad forøger Statsindtægterne, navnlig igennem Tolben, vistnok maa siges at fyldestgøre alle billige Forventninger.

I Henhold til denne Udvikling af Flerallets Syn paa den nuværende Styrelse af Statsbanerne og dens Resultater vil det være indlysende, at Flerallet kun med en vis Varsomhed tør gribe ind i et Forhold, hvor det maa siges sig selv at mangle en saa udstrakt — alle Detailler omfattende — Sagkundskab, at det kan have et fuldt og sikkert Overblik over Følgerne af indgribende Reforme, og allermindst vil det vove at gaa med til saadanne, hvor de virkelig sagtyndige bestemt fraraade dem. Dette principielle Standpunkt kan imidlertid ingenlunde forhindre Flerallet i at yde sin beredvillige Medvirkning til en lovbunden Ordning af hele Forholdet, hvilken det, som paa Forhaand antydet, anser højest ønskelig. Ej heller kan dette Standpunkt forhindre Flerallet i at erkende, at der ved den nuværende Ordning af Statsbanedriften kan klæbe Usuldkommenheder, og at Ordningen upaatvivlelig paa visse Punkter kan trænge til at blive baade noget modificeret og noget simplificeret. Det af Regeringen fremsatte Lovforslag gaar jo ud fra en lignende Erkendelse, en Erkendelse, der har givet sig et endnu noget stærkere Udslag i de af et Mindretal i Folketinget hertil stillede Endringsforslag, medens Flerallet sammesteds derimod har anset den bestaaende Ordning som saa forfæjlet, at den helt igennem maatte omformes og ændres, delvis endog efter fremmed Mønster og efter et nyt, her uprøvet System.

Over for disse trede indbyrdes afvigende Standpunkter er Udvalgets Fleralt tilbøjeligt til at indtage en medierende Stilling, saaledes som formentlig ret tydelig vil spores i de af det stillede Endringsforslag, idet disse for det første ikke ville forandre den formelle (fra Regeringsforslaget væsentlig forskellige) Bygning, som Folketinget har givet det foreliggende Lovforslag, ligesom de for det andet slet ikke berøre de 12 af dettes