

syn til deres Funktionærers Lønninger og Avancementsforhold skulde undersøges som disse private Jernbaners Forhold, hvortil Staten intet Tilskud havde ydet, saa var det ganske urimeligt, for Staten havde jo ikke noget at gøre med dette Forhold; Staten havde slet intet Tilskud ydet dertil. Nej, det er jo rigtigt, det har jeg ogsaa hævded; og det var derfor, jeg brugte denne Sammenligning mellem de Baner, som Staten intet Tilskud har givet til, og Sporvejene; thi Staten har dog alt saa meget med Sporvejene at gøre, at den skal give Koncession paa deres Drift, saa der er virkelig et Grundlag for en Sammenligning mellem Sporvejene og de Jernbaner, som ikke have faaet noget Statstilskud.

Det ærede Medlem var inde paa, at man ikke alene skulde have en Auditor ved Statsbanerne og en Auditor for de private Baner, men at man endogsaa maatte gaa til, som han udtrykte sig, at have en Jernbanedomstol. Nu vil jeg gerne derom sige, at man kan jo ogsaa sætte Udtrykkene noget for højt til Vejrs. Det forekommer mig nemlig, at naar man for Statsbanernes Vedkommende har antaget en Auditor, — og det staar for mig, som om det ogsaa vil blive nødvendigt, at Privatbanerne komme ind paa det for Fremtiden, — er man naaet saa vidt, som man behøver; noget saa stort som en Jernbanedomstol behøver man ikke at komme til. Hvorfor skulde man egentlig have en saadan Domstol for Jernbanevæsenet alene? Hvorfor saa ikke ogsaa en Domstol for Telegrafvæsenet og en for Postvæsenet og en for Toldvæsenet og en for Telefonvæsenet? Jeg ser ikke, hvorfor der egentlig skal gøres en saadan Forskel paa Jernbanevæsenet og alle de andre Væsener, at det ikke akkurat lige saavel kunde være paa sin Plads, at man fik en Domstol for Telegraf-, Post-, Told- og Telefonvæsenet. Naar det er Tilfældet, at man har ansat en Auditor for Statsbanerne, og naar der utvivlsomt ogsaa i Fremtiden vil blive ansat en Auditor for Privatbanerne, mener jeg ganske vist, at det hænger sammen med de særlige Forhold, som finde Sted under disse Etater, de Forhold, som grunde sig paa et be-

tydeligt personligt Ansvar, paa en Sikkerhedstjeneste, som skal varetages saadan, at der ikke sker Skade paa Menneskeliv og Gods. Det er selvfølgelig Meningen dermed og den eneste Grund, hvorfor man har en saadan særlig Autoritet netop for Banernes Vedkommende og ikke for Post- og Telegrafvæsenet. Men det forekommer mig, at naar man er kommen dertil, at man har faaet en Auditor, som paa tilbørlig Maade kan udføre det Hverv, som man har tiltænkt ham, er man kommen saa vidt, som man behøver at komme med Hensyn til Retsforholdets Forvaltning.

Det ærede Medlem for Københavns Iste Valgkreds (Wulff) var inde paa Spørgsmaalet om Lokomotiverne og omtalte, at i Norge brugte man en anden Metode, der var man ikke saa bange for Beskyttelse som hernede. Jeg vil gerne derom sige, at Forholdet i Norge er jo meget forskelligt fra Forholdet hernede, idet man i Norge har flere Fabrikker, som bygge Lokomotiver, og som konkurrere indbyrdes, altsaa hver for sig bidrage til at faa Prisen ned omkring, hvad den bør være. Ligesom dette Forhold gør sig gældende i Norge, gør det sig ogsaa gældende i adskillige andre Lande, for hvilket der er gjort Rede i den Betænkning, som den saakaldte Lokomotivkommission har afgivet. Saadanne Forhold findes jo ikke her. Her har man endnu ikke fra Privatindustriens Side vovet at give sig i Lag med at bygge Lokomotiver. Det er, som jeg udtalte i mit første Foredrag, mit Haab, at dette skal naas. Det synes, som Interessen er vaagnet for at tage fat paa dette Omraade, og det er glædeligt for mig at se, at dette er Tilfældet. Det er ogsaa min Tro, at det skal lykkes i en nær Fremtid at faa begyndt herhjemme, og kunde vi da være saa heldige, at flere Fabrikker kunde tage fat paa dette Arbejde — i hvert Fald et Par Fabrikker —, vilde der ogsaa her som i Norge komme en hjemlig Konkurrence, som kunde regulere Prisforholdene betydeligt.

Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) var ogsaa inde paa Spørgsmaalet om Forbindelsen mellem Slangrup-Banen og Stats-