

pagter, et Selskab — ubelukkende at besørge den hele Befordring af Personer og Gods. Spørgsmaalet er da, i hvis Hænder dette Monopol giver størst Sikkerhed mod Misbrug og størst Udfigt til at gavne Landet, dets Færdsel og Omsætning, samtidig med at den i Jernbanerne anlagte Capital forrentes. Det er, som bekendt, besvaret paa forskjellig Maade. I nogle Lande har Staten forbeholdt sig selv Driften af Hovedbanerne (Stambanerne) og kun overladt de mindre af en mere stæblig Interesse til den private Foretagelsesaaend. I andre Lande har man fulgt den omvendte Fremgangsmaade, idet Staten har maattet anlægge og drive de mindre Forbindelsesbaner, der havde ringere Udfigt til at betale sig. Paa andre Steder har man endelig overladt alle Jernbaneanlæg og al Jernbanedrift til privat Speculation. Dette er navnlig Tilfældet i England; men netop der er der i de sidste 20 Aar opstaaet en Bevægelse for at formaae Staten til at overtage Jernbanerne, og dette har havt den Følge, at ingen Concession til Anlæg af saadanne gives paa længere Tid end 21 Aar, efter hvilke Staten forbeholder sig Udløsningsret. Af de Grunde, som man har anført herfor, passe flere kun paa de engelske Forhold, men een Grund er dog af ganske almindelig Charakter. Det er den: at Trafiken paa en Jernbane og dermed dennes Nytte for de Egne, hvorigjennem den gaar, væsentlig afhænger af dens Tøxter og Fartplaner. Men netop med Hensyn til disse kommer de private Selskabs Interesse i bestemt Modsetning til Statens, Landets og Publicums. Det private Selskabs Interesse er: størst mulig Indtægt med mindst mulig Udgift, mindst mulig Anstrængelse, Risiko og Slid paa Materiellet. Naar saa Tog til høie Tøxter kunne antages at ville give omtrent samme Indtægt som mange Tog til lave Tøxter, maa det private Selskab fornødigviis foretrække hine, og dets Interesse vil altid fraraade det at forsøge sin Udgift og Risiko, men formindste sin Indtægt i den uvisse Forventning, engang i Tiden at indvinde det øieblikkelige Tab. Men mange Tog og lave Tøxter ere i Statens, Landets og de paagjældende Egnes og Befolkningers Interesse; thi de skabe Færdsel, og med Færdse-

len voxer Omsætningen og det almindelige Velvære, om end Jernbanerne derved for en Tid indbringe Mindre. I England, hvor saa mange Baner løbe jævnsides og krydses, paralleliserer Concurrencen ofte de private Selskabs naturlige Egennytte og nøder dem til gjensidige Anstrængelser og store Nedsættelser. Men i et Land, der ikke er videre fremskredet i materiel Udvikling end vort, og hvor derfor ikke blot Jernbanedriften, men ogsaa Jernbaneanlægene kunne betragtes som monopoliserede for lang Tid, forsaauidt det vanskeligt vil falde Private ind at anlægge concurrerende Baner, der bør Staten visseelig ikke overgive sine egne Baner til privat Drift, uden til enhver Tid at forbeholde sig en afgjørende Indflydelse paa Fartplaner og Tøxter. Langt hellere end at opgive sin Indflydelse herpaa, for at opnaae en Vortforpagtning af Banerne, bør den selv overtage Driften.

Da Staten bestemte sig til at anvende 18 Millioner til Anlæg af de jydsk-syenske Baner, var den sig fuldt bevidst, at den ikke aubragte denne store Capital paa en Maade, der, naar alene tages Hensyn til det Rentenudbytte, man i en længere Aarrække kunde vente, var den forbeelagtigste. Den gjorde dette Offer for at fremme disse Landsdeles — og navnlig det i Henseende til Forbindelsesmidler noget forsømte Sjyllands — Opkomst, for at ophjælpe Handel og Næringsliv, Agerdyrkning og Dvægavl, Opdyrkning af Heber og Kjør, Udvikling, kort sagt, af alle naturlige Hjælpefælder, og den betragtede Opnaaelsen af dette middelbare Formaal som god Erstatning for de Renter, den en længere Tid vilde komme til at savne. Dette Formaal bør Staten heller ikke tabe af Sigte ved Ordningen af disse Baners Drift; det kommer ikke blot an paa snarest muligt at tilveiebringe den størst mulige Rente af Anlægscapitalen, men ogsaa derpaa, at Banerne blive saa nyttige for de Landsdele, hvori de ere anlagte, som muligt. Begge Hensyn maae gaae Haand i Haand. Banerne maae drives saaledes, at de ikke blot betale deres Drift, men give Udbytte; men de maae tillige drives saaledes, at de fremme Sjyllands og Sjyens Opkomst. Der skal arbeides hen til, at Anlægscapitalen efterhaanden kan forrente sig; det Udbytte, der kan