

Vel har jeg ikke overseet, at Afslutningen af en hensigtsmæssig Forpagtningcontract paa det i Forslaget givne Grundlag kunde frembyde Vanskeligheder, idet man kunde befrygte, at Forpagterens Interesser for lidet vilde være knyttede til Driften, naar han ikke er interesseret deri med nogen egen Capital, men jeg anseer det dog ikke for umuligt ogsaa paa denne Maade at tilvejebringe en fyldestgjørende Ordning og saaledes at opnaae de Fordele, som ved den fælles Bestyrelse af Jernbanernes Drift vil vindes, og at undgaae de Ulemper, som Statsdriften vil medføre.

For at Regjeringen, saafremt den strax efter Ubløsningen af det nuværende Driftselskab midlertidigt selv maatte overtage Driften, ikke skulde være ubeløst fra senere at kunne benytte Forpagtningialternativet, isald dette skulde erkjendes at være det Fordeelagtigste, hvad der ikke vil kunne skee efter Ordlyden af Forslagets § 2, som af Indenrigsministeren under dets første Behandling bemærkedes, foreslaaes § 2 saaledes forandret:

§ 2, første Linie. Ordene: „Fra det Tidspunkt af“ forandres til: „Naar“.

Linie 3. Ordene: „Staten enten selv“ forandres til: „Regjeringen være bemyndiget til enten for Statens Regning at“.

Linie 5. foran „ved Vortforpagtning“ indskydes: „til enhver Tid“.

Linie 6. foran „overdrages“ indskydes „at“.

Saaledes som det ligeledes af Indenrigsministeren under Forslagets første Behandling blev bemærket, da det maa forekomme meget tvivlsomt, hvorvidt det overhovedet vil være muligt at afslutte nogen Forpagtning med en Opsigelsesfrist i alle Tilfælde af 1 Aar, foreslaaes i § 3 følgende Forandring:

„i alle Tilfælde“ forandres til: „efter 3 Aars Forløb“.

Undertegnede sees anseer ikke Statsdriften principielt eller af praktiske Grunde tilraadelig, uden hvor den ikke kan undgaaes. Det Sidste er her ikke Tilfældet. Enhver Statsdrift bevæger sig altid tungere og mindre frit, end hvor den private Haand kan gribe ind med en hurtig Beslutning, især under saa hyppigt veksende og foranderlige Forhold som i Communicationsvæsenet. En Statsdrift vil ogsaa altid være dyrere, saavel i selve Bedriften, som under Indskudelserne heraf, i Forholdet til Publicum. Derfor befordres ogsaa allerede nu saavel ofte Reisende som Gods tillands og tilføes billigere ved private Communicationsmidler. Bestrielsen af de private Driftsmaader er ogsaa og kan ved sin friere Raadighed være mere simplificeret og sætte sig i en nærmere Forbindelse med Publicum og dets Interesse. Ved den private Driftsmaade have ogsaa alle derved Ansatte mere personlig Interesse i Bedriftens Bestaaen som indesluttende deres egen.

Paa den anden Side anseer jeg heller ikke Overdragelsen til det sjællandske Jernbaneselskab i og for sig ønskelig, især som den var foreslaaet af Regjeringen, for et meget langt Tidsrum. Navnlig er jeg aldeles modsat Minoritetens Anskuelse, at en Eenhed i Driften er absolut ønskelig her. Jernbanerne skulle ikke blot forbinde Rigets forskellige Dele indbyrdes, men maae tillige tilvejebringe de bedste Forbindelser med Nabolandenes og andre Landes Forbindelsesveje, og herved danne sig ofte de forskjelligste Hensyn efter Landenes, og tillige vort Lands, meget forskjellige Velighedsforhold. Derhos kan Eenhed let blive en Ensidighed der, hvor det sjællandske Jernbaneselskab eier Banerne paa den ene Side Vættet og der tillige repræsenterer Jernbanecapitalens Interesse, som altid vil være tungest hos det, imedens Selskabet kun bliver Bedrifts-entreprenuer paa den anden Vælside.

Men desuagtet vilde jeg dog foretrække en Bedrift ved det sjællandske Jernbaneselskab, — for saavidt en bedre privat Forpagtning ikke skulde kunne naaes — for en Statsbedrift, naar der kan opnaaes gunstigere Betingelser for Bedrif-