

Seg maa være enig med ham i, at det for den Interesses Skyld, som Staten har i det jydsk-slyenske Jernbanesystem, er af højeste Vigtighed, at ikke den betydelige Capital, som den har sat i dette store Anlæg, ved at overgives til et privat Selskabs Drift, kommer til ikke aldeles fyldestgjørende at svare til det Formaal, der oprindeligt har været tilfattet. Det har aldrig været ventet fra Først af, at den jydsk-slyenske Jernbane skulde give noget saadant Udbytte, i alt Fald for det Første, at man kunde vente, at den vilde rendere. Deraf følger, synes mig, ganske ligefrem, at saa kan det heller ikke være Hensigten at drive dem ubelukkende med det størst mulige gieblikkelige Udbytte for Die; men det er ligesaa vist, at, naar man overgiver dem paa den Maade, her er Tale om, til et Selskab, der kun kan have sin egen Interesse, den pecuniaire Binding, som sit Formaal, giver man derved den ene Side, jeg tør endog sige Bihensynet, en saadan Overvægt, at det i Virkeligheden ubelukker andre større Formaal ved Anlægget. Man har med Jernbanerne gjort, som da man i sin Tid gjorde store Veianlæg osv., tilfattet, at de ved at lette Communicationen skulde fremme Udviklingen af Landets Velstandskilder. Det maa vel siges ved Landeveiene, at de ikke umiddelbart efter deres Anlæg betalte sig, og noget Egnende vil man indrømme maa finde Sted ved Jernbaner, som ikke alene skulle virke forøget Opkomst, men hvor man — efter min Mening med Overdriivelse — endog vil fremkalde Opdyrkning og Trafik, hvor ingen er ved Begyndelsen.

Det, som det kommer an paa for den jydsk-slyenske Jernbane til Opnaaelsen af dens Formaal, det er, naar den er færdig, at faae den sat i en saadan Gang med Hensyn til den hele Fartplan, med Hensyn til Røuterne osv., som fyldestgjør Landets Krav til Communicationsmidler for dens Udvikling. Men Fastsættelsen af denne vigtige Deel af Værket bør Staten ikke overgive til en Trediemand at bestemme, mindst til et Selskab, der har særegne, for det selv langt større Interesser i en anden Landsdeel. Netop fordi de jydsk-slyenske Baner ere et Anlæg, der ikke i Penge strøg kan betale sig, bør det være Staten selv af Vigtighed at faae det i den Gang, i den Stil, om jeg

maa kalde det, at den hele Drift opfylder det, man har villet, og som maaskee et profitføgende Selskab med sin Directeur slet ikke kan billige eller forstaae, at man har villet. Var det et Anlæg og en Institution, som man iforveien kunde sige vilde betale sig, saa kunde man vistnok med større Tryghed give det over til et privat Selskab, fordi da i Virkeligheden de Formaal, som man havde tilfattet, stode i bedre Samklang med de private, og idetmindste deelviis med Sikkerhed kunde ventes at ville blive opfyldte. Jeg tænker herved til Sammenligning paa et andet Anlæg, som Staten har gjort: hele Telegraphvæsenet.

Naar man vil anke imod Statsdrift, hvorfor da ikke — og i Grunden med større Føie — urgere paa, at Driften deraf skal gives i Privates Hænder? Det kan ikke nægtes, at der kunde det snarere end ved Jernbanerne blive muligt, at Dnsket om at faae det størst mulige Udbytte kunde forenes med selve Publicums Tarv. Med de jydsk-slyenske Jernbaner er det en heel anden Sag; om det end med Sikkerhed kan siges, at ikke alene Hovedanlægget som en Heelhed, men navnlig ogsaa enkelte Strækningers Drift, aldeles utvivlsomt vil give Tab, maa Staten dog gjøre den Fordring gjældende, at disse Strækninger alligevel drives, og det paa den og den Maade, som man efterhaanden kan finde er det Almindeliges Tarv og ikke er Pengesagens Tarv. Jeg gad nu vidst, hvorledes det vilde gaae, dersom den jydsk-slyenske Jernbane med sine saa høist forskjellige Sectioner blev overgivet til et Selskab, som her er Tale om, og som i Virkeligheden vilde drive det væsentligt for at faae en Indtægt; jeg gad vidst, hvorledes det da vilde gaae med de forskjellige Sectioner paa denne Bane, af hvilke nogle ville betale sig, idetmindste ligeoverfor Selskabet, medens andre derimod, selv overfor den ringe Capital, som Selskabet har sat ind, utvivlsomt foreløbigt vilde give Tab. Hvorledes vilde det sjællandske Jernbaneselskab, der ikke paa sit Eget vil holde Stationer eller drive Stykker, som give Tab, stille sig sammenlignelsesviis for de bedste Stykker paa den jydsk-slyenske Bane og for de ringeste Stykker? Der er Strækninger, jeg vil f. Ex. nævne fra Struer til Skive, og senere, naar Banen bliver fuld-