

ført, rimeligviis ogsaa, idetmindste i Begyndelsen, Strækningen fra Aalborg ned til Hobro, der sandsynlig i den Grad ere uprofitable, at de, selv om man blot tager det, som Selskabet har at give ud for Driften, neppe ville kunne dække sig, og ved Siden deraf vil der naturligviis være Strækninger, som endogsaa ville være godt for Selskabet. Jeg spørger nu, hvorledes det sjællandske Jernbaneselskab vil stille sig til disse Router. Vil det ikke være naturligt, at et saadant Selskab, selv om Regjeringen søger at gjøre nok saa bestemte contractlige Regler gjældende, kun modstræbende til det Allerhøderste vil drive de Banesectioner, og det paa en saa kneben Maade som muligt; og det maa dog indrømmes, at netop her har det været en af de Tanker, som man væsentligst er gaaet ud fra, at man netop gennem en opoffrende Drift vilde drage de mindre frugtbare, ja, endogsaa de ufrugtbare Dele af Sjælland ind i Jernbanenettet, for derved, igjennem saa gode Communicationsmidler som muligt, at søge at fremme deres Opkomst. Netop dette specielle Hensyn vilde man efter min Formening aldeles tilfidesætte ved at lade Jernbanen gaae over til et privat Selskab. Efter min Formening er altsaa i Virkeligheden endnu vigtigere end Spørgsmaalet om Taxterne Spørgsmaalet om Fartplanen og Spørgsmaalet om Routerne; men dette Spørgsmaal kan først ret slaaes fast, det kan først ret undersøges, hvorledes det bør være, naar hele Systemet er færdigt, og dette er jo langtfra Tilfældet endnu, endogsaa i den Grad ikke Tilfældet, at Banerne bestaae af to vidt adskilte Stykker, som drives og som altsaa maae drives paa en heelt forskjellig Maade fra den, der overhovedet kan blive Spørgsmaal om i sin Tid, naar det Hele er færdigt. Men dersom man altsaa nu vil gaae til at foreskrive Regler for Selskabet med Hensyn til Driften i sin Tid, saa foregriber man derved den Ordning, som man i Virkeligheden kunde ønske om tre Aar, thi man kan efter min Formening ikke i dette Øieblik med Klarhed see, hvorledes For-

holdene ville staae paa de paagjældende Steder om 3 Aar, og altsaa ikke lægge en fornøftig Plan nu. Jeg vil ikke videre henlede Opmærksomheden paa, at det jo er ganske vist, at endogsaa Spørgsmaalet om Materiellet, der ikke endnu er tilveiebragt, kan give Anledning til adskillige Ret ikke videre behagelige Controleringer og Controverser mellem dette Selskab og selve Staten, istedetfor naar Banen er færdig at kunne tilbyde hele Sagen til et Selskab, som da iforveien kan vide, hvad der foreligger, istedetfor at der nu skal stilles Betingelser om, hvad der skal foreligge. Det ærede Medlem, som talte først (Hage), stillede op som en yderst betænkelig Sag, og som et Slags Skræmmebillede, Spørgsmaalet om, hvorledes det vilde gaae med det Personale, man ansatte, i det Tilfælde, at Staten, efterat have drevet Banerne i nogen Tid, maatte komme til den Erkendelse, at den burde lade Driften gaae over til Private, idet han nemlig syntes at ville gjøre Forsamlingen angst for, at dette vilde stee med en bethdelig Opoffrelse, da man vilde være tilbøielig til at tilstaae Pensioner eller Afstindelsessummer til Forskjellige. Jeg vil i den Henseende sige, at det Sammenlignelsespunkt, han stillede op, nemlig Porcellainsfabriken, i Virkeligheden paa ingen Maade slaaer vel til, thi deels er det en ældre Institution, der har arbeidet i mange Aar efter visse Regler, deels ere Vedkommende gaaede i Fabriken's Tjeneste under visse Forudsætninger, om ikke med visse Rettigheder. Dernæst er der ogsaa den Side derved, at det jo maa betragtes væsentligt som ganske specielle Teknikere, selv de simple Arbeidere imellem dem, der ere bleve ansatte ved Fabriken, saa at det paa ingen Maade der er som med den større Deel af Personalet ved en Jernbane, der i Virkeligheden, ligesom de komme fra alle mulige Stillinger, saaledes ogsaa kunne gaae over i alle mulige Stillinger. Det forekommer mig, at netop det, vi have indført ved Telegraphvæsenet, er det Rette og Naturlige, idet, som bekendt, Telegraphhembedsmændene ikke have kongelig Ansættelse, og der