

lægge, forekommer det mig ikke, der er Grund til saa stærkt, som skete af det ærede Medlem for Kjøbenhavn, at drage det frem, at vi her faste en Mængde private Interesser ind; de ere der allerede; der er ikke stor Forskjel paa den Stilling, vi staae i overfor Bygningen af Banerne eller, hvor der tillige er Spørgsmaal om Driften af Banerne. Dernæst er det ogsaa et stort Spørgsmaal, som i den nyeste Tid mere og mere bliver afgjort til Fordeel for Statsdriften, hvor der, netop her overfor Spørgsmaalet om Interesser, kan gives de færreste Vanskeligheder og Misligheder, enten ved de store private Actieselskaber eller ved Statsdriften. Der blev ogsaa talt af det ærede Medlem for Kjøbenhavn, som før talte, om de store Varer, som man kunde vente, og vi havde ingen Exempler at henvise til. Heldigviis har man saadanne Exempler i andre Lande, og som bekendt navnlig i Belgien, hvor de fleste Jernbaneselskaber, paa mindre Undtagelser nær, ere Statsbaner og under Statsdrift (H. Hage: Nei!). Det er i alt Fald den mindste Deel af de belgiske Baner, der ere i private Hænder, og jeg troer, kun en Tiendedeel. Jeg er tilbøielig til afgjort at foretrække det belgiske System for det engelske System, der ikke er frit for store Misligheder, end mere for Systemet, som viser sig i Frankrige, hvor der vel er private Selskaber, men hvor man har i Anerkjendelse af Eenhedens Betydning søgt at lægge det i enkelte Selskabers Hænder, navnlig i 6 store monopoliserede Selskabers Hænder. Naar jeg ser mit Vedkommende sammenligner Forholdene i Belgien med Forholdene i andre Lande, er jeg ganske vist tilbøielig til at foretrække det belgiske System. Netop fra dette Land foreligger — her, hvor vi ingen videre Erfaring have! — bestemte Erfaringer, fremsatte af den belgiske Minister for ganske kort Tid siden. Det væsentligste Resultat er oversat i et dansk Blad. Det var den 14de og 15de Februar, at den belgiske Minister Vandervlietshen gav Oplysning om de Resultater, han havde haft med Hensyn til de Fordele, vi ogsaa her vente os af Statsdriften i Sammenligning med de private Selskabers Drift. Han giver Oplysning om det, man havde bragt tilveie ved drifstigt at gaae ind paa at nedsette

Taxterne; han berører først Spørgsmaalet om, hvem det er, der skal foretage disse Nedsettelses, hvem der kan tage det rette Hensyn til Publicum, om det er Staten eller de private Selskaber. Han kommer til det Resultat, at det maa være Staten, da der er her nogen Forskjel paa Publicums Tarv og vedkommende Jernbaneers Tarv, idet de Nedsettelses, der vise sig at være i Publicums Interesse derved, at de frembringe den største Bruttoindtægt, ikke altid tillige fremkalde den største Nettoindtægt. Han meddeler Resultaterne for grove Varer, for mindre svære Varer og for Personer, og Resultatet er, at de nye Reformmer, — fremkaldte her ved Statsvirksomheden! —, have givet en Forøgelse for grove Varer af 2 Millioner tonnes og for de Rejsendes Tal 3 Millioner og forøvrigt samtidigt heldigviis givet en forøget Indtægt af $9\frac{1}{2}$ Million Francs. Dette er Exempel paa Statsjernbanernes Drift, paa det overordentlig Forlige, som vi ikke have haft Exempel paa, paa den Veie, hvor vi aldeles ikke vide, hvad vi komme ind paa, det er et Exempel fra et Land, der har adskillige Erfaringer at vise frem igjennem en Række af Aar, i det Hele et Land, der er temmelig uvillig, og hvor man ikke indlader sig paa noget Misligt eller noget Uetsindigt. Selv i England synes det mere og mere, at man ønsker det, der efter Forholdene i England vil blive i høi Grad vanskeligt at naae, nemlig at faae Jernbanerne over i Statens Hænder. Hvis vi gaae et Par Aar tilbage, findes der ikke saa Skrifter, der talte derfor, tildeels meget velstrevne Skrifter, og i det sidste Aar finde De flere Afhandlinger, der med megen Over tage Ordet derfor i det engelske Tidsskrift, som nærmest repræsenterer det radicale Parti, det Parti, til hvilket f. Ex. John Stuart Mill hører, Westminster Review. Og for nogle Dage siden har jeg seet den samme Tanke komme frem imellem Viniere i et andet engelsk Tidsskrift, der repræsenterer et Parti, der ellers ingenlunde er tilbøielig til at gaae radicalt frem, nemlig Edinburgh Review, idet jeg der finder den Sætning, at man jo ganske vist vel vil komme dertil, kun at Landet ikke er modent dertil i dette Dieblil. Som sagt vil der ganske vist i England frembyde sig eien-