

Dstikysten af Jylland, vil flytte sig over paa Vestkysten, saasnart der bliver anlagt en Bane fra Holstebro ned til Strandby, eller hvor det nu bliver. Da nu Jernbaneselskabet er interesseret i, at Trafikken bliver paa Dstikysten, er der ingen Grund til at vente, at det gjerne skulde see, at tillige en Vestbane blev anlagt; men det vil paa den anden Side næsten være umuligt at tænke sig en Vestbane og en Syd-bane brøve af et særskilt Selskab eller af et Selskab, som ikke besidder de øvrige Baner paa Halvøen, efter som Endepunkterne for tvende saadanne Baner, nemlig Fredericia og Struer, dog ville befinde sig i det Selskabs Hænder, som har de øvrige Baner i sin Magt. Jeg kan altså ikke nægte, at jeg i Grunden seer en temmelig stor Fare for de fremtidige Jernbaneanlæg i Jylland og Fyen i den foreslaaede Overdragelse af de jydsk-syenske Baner til det sjællandske Jernbaneselskab. For imidlertid at vende tilbage til det Punkt, jeg før forlød, skal jeg bemærke, at det forekommer mig, at der endnu en er directe Fordeel, som Staten vil tabe ved, at dette Lovudkast ophjæves til Lov, nemlig Muligheden for, naar Actierne — jeg mener Driftsactierne — stige, at kunne faae Normerne for Driftsubdyttets Fordeling forandrede, saaledes at Statens Andeel i det bliver større, end den for Dieblirket er. Naar Driftsactierne, som jeg tidligere har hittret, skulde stige til en Værdi, der overgik deres nominelle Paalydende, vilde det nuværende Driftselskab være nødt til at gaae ind paa de Normer for Driftsubdyttets Fordeling, som Regjeringen fordræde, da det ellers kunde vente at see sig udløst. — Staten vil derhos ved den foreslaaede Ordning ogsaa miste Afgangen til at disponere over det hele store Activ, som ligger i de jydsk-syenske Jernbaner, hvilket er et Activ af omtrent 18 Millioner. Dette Activ kan baade sælges og pantsættes; og, skjøndt jeg nu haaber, at der ikke skal blive nogen Nødvendighed for at foretage nogen af Delene, bør det dog erindres; at det er et Activ, hvorover der nu kan disponeres, men

som der ikke vil kunne disponeres over, naar man opgiver Udløsningsretten. Det er det Betsynderlige, at der ved den Handel, der for Dieblirket er igang mellem det sjællandske Jernbaneselskab og Firmaet Peto, Brassey og Betts ved et herværende Pengeinstituts Mellemkomst, skeer en Værdiforøgelse af selve Gjenstanden for Handelen, saasnart den kommer over i Kjøberens Hænder. Denne Værdiforøgelse af Gjenstanden ligger netop deri, at Udløsningsretten bortfalder. Hvem denne Værdiforøgelse egentligt kommer tilgode, veed jeg ikke, og jeg skal ikke nærmere undersøge det, men een Ting er vis, og det er, at Værdiforøgelsen aldeles bestemt ikke kommer Staten tilgode; Statens Vilkaar blive tværtimod directe forringede derved, at den, istedetfor nu at være fri for nogen som helst Garanti for Renten af de $2\frac{1}{2}$ Millioner, kommer til at give en saadan Rente-garanti.

Naar jeg da nu spørger, hvad det er for Grunde, der skulde bringe En til at gaae ind paa det foreliggende Udkaft, da er det først blevet nævnt, at det er vigtigt at tilveiebringe Enhed i vore Jernbaners Bestyrelse. Jeg vil tillade mig at udtale, at det forekommer mig, at dette mere er et Ord end et Argument; thi det er jo just et af de Spørgsmaal, der versere her under Sagen, hvorvidt ikke Alle, Staten og Befolkningen, ere bedst tjente med, at der er en Concurrence imellem de to forskjellige Grupper, eller om det er nyttigt, at denne Concurrence ophører. Saavist som jeg nu vilde ansee det for nyttigt, rigtigt, smukt og godt, at en saadan Enhed i Bestyrelsen fandt Sted, naar denne Enhed tilveiebragtes gennem Regjeringen, gennem Statsstyrelsen, som er Publikums, som er al den private Virksomheds Beskytter og Haandhæver, saa vist anseer jeg det for overordentlig farligt, at Bestyrelsen af samtlige Landets Hovedomsætningsveie lægges i et privat Selskabs Hænder. Der maa tillige herved gjøres den Betragtning gjældende, at den Mangel paa inderlig Sammenmeltning og Samvirken mellem de to Jernbane-