

Det bliver den 4de Bane i Rækken af de Sidebaner, der skulle slutte sig til Statsbanerne, og i Alt den 10de Bane, vi vedtage ved Lov i Løbet af 2 Aar. Nu opstaar der saaledes det Spørgsmaal: Er det sandsynligt, at vore fremtidige Jernbaneanlæg ville blive fremmede ad den Vej, man nu betræder, er det rimeligt, at man, ved at give Private denne Sag i Hænderne, vil opnaa den Udvikling af vort Jernbanenet, som man antager for ønskelig? Naar jeg ser, hvad der i den Henseende berettes os gennem Bladene, kommer jeg ofte til at tænke paa Holbergs Præst, der tog sig paa „urost et Regnskab at opgjøre“. Væde Medlemmer ville jo erindre, at han bragte det dertil, at det Hele var i Orden paa en Linie nær. Naar der nu i en Gyn opstaar Trang til at sætte Noget i Bevægelse angaaende en Jernbane — og den kan opstaa ganske naturlig, fordi man ser, hvor store de Fordele ere, som Jernbaner have bragt de Egne, der have faaet dem — saa træder der patriotiske Mænd sammen, som danne en Komite, der diskutere Sagen. Man skyder da nogle mindre Pengemidler sammen, for hvilke man engagerer en Ingeniør til at undersøge Banelinien, og han finder Baneanlægget ubørbart for meget billig Pris. Man holder derpaa en Generalforsamling, vedtager Love og vælger en Deputation, som man sender til den høitærende Indenrigsminister. Den faar Audients hos ham, vender meget tilfredsstillet med Udbyttet tilbage til Hjemmet, og nu drives Sagen videre, medens man i Rigsdagen forhandler Sagen, efter at Indenrigsministeren har indbragt sit Lovforslag. Naar den Maade kommer efterhaanden Alting i Orden indtagen en Linie, men det er ulukkeligvis den sidste Linie paa Ingeniørens Overdragelse over Anlægsomkostningerne. Der er en Klippe, man ikke fornaar at stige over, og overfor den blive alle Projekter staaende stille. Nu kunde jeg ønske at give den høitærende Indenrigsminister et Samvittigheds-spørgsmaal, det Spørgsmaal nemlig: tror den høitærende Minister paa, at vore Jernbaneanlæg ville blive fremmede ad den Vej, som man nu er ved at betrede? Tror den erede Indenrigsminister, at der virkelig vil komme Noget ud af, at man overgiver det i private Hænder, at fortsætte med Jernbaneanlæg? Jeg nærer en stærk Tvivl i den Henseende — maa jeg tilstaa — idet de Erfaringer, vi hidtil have haft, ikke forekommer mig at være opmuntrende. Og betragter jeg Sagen i og for sig, som den maa stille sig, saa tror jeg ogsaa, man skal komme til det Resultat, at det er lidet sandsynligt, at vi faae mange Jernbaner ved Privates Virksomhed alene eller ved denne i Forening med den Understøttelse, Staten har tilbudt dem. Jeg skal tillade mig at nævne mine Grunde derfor noget nærmere. Maa jeg bringe erede Medlemmer i Erindring, hvilke de Betragtninger vare, som vi anstillede, den Gang vi toge den Beslutning, at lade Staten overtage

Driften af Statsjernbanerne. Det vil erindres, at det var foreslaaet af Regjeringen, at Driften skulde overdrages til det sjællandske Jernbaneselskab, men at Rigsdagen kom til den Anskuelse, at det vilde være heldigere, om Staten selv overtog Driften. Man har fortsat hermed siden, og jeg tror, at det er almindelig anerkjendt nu, at det er heldigt, at det skete paa denne Maade. Man overveiede den Gang, at Nyttens af Jernbaneanlæg er en dobbelt, der kan betegnes som den direkte og den indirekte. Den direkte Nytte af Jernbanerne kommer frem ved Udbyttet af Driften, gennem Driftsoverfludet, og dets Størrelse beror for en væsentlig Del paa, hvorledes Løstene sættes. Derpaa beror igjen i en meget væsentlig Grad den Nytte, som Jernbanerne stiftes for Landet, og derpaa igjen det Opfyng, som en Jernbane er i Stand til at give de Egne, som den berører. De indirekte Virkninger af Jernbanerne spores igjennem den Velstand, de bidrage til at udvilde i Landet. Erfaringen har jo vist det tilstrækkeligt, at man ikke tog fejl, da man gjorde den Beregning, at Sjællands og Jyns Velstand — og navnlig Sjællands — vilde udvikles i høj Grad ved den nye Jernbaneanlæg. Denne Udvikling har ikke blot strakt sig til de store Udsøfjelsartikler som Heste, Stude, Svin, Faar o. s. v., men strækker sig ned til alle, selv de mindste Udsøfjelsartikler, og Meget er i Virkeligheden blevet Udsøfjelsartikel, siden Jernbanen kom, som ikke var det tidligere. Dette har igjen haft til Følge, at de paagjældende Egenes Velstand er voget, og Virkningen deraf er en forøget Indtægt paa de indirekte Afgifter, navnlig paa Tolden; thi den store Stigning af Toldindtægterne hænger ganske vist i en væsentlig Grad sammen med Jernbaneanlægene. Nu sagde vi som saa, Den, der skal drive en Jernbane alene, kan kun tage til Indtægt for sig den direkte Indtægt af Banens Banens Overflud, og han maa rette sine Løstere derefter. Staten derimod tager den indirekte Fordel, men giver man Staten Jernbanerne i Drift, da er den — og den alene — i Stand til paa rette Maade at afveie disse Momenter mod hinanden og sætte Løstene saaledes, at der paa den ene Side fremkommer en passende direkte Indtægt af Jernbanerne, og at paa den anden Side Landets Velstand høves og derved igjen ad indeiætte Vej Statens Indtægter forøges. Hvorledes vil det nu stille sig naaar et privat Selskab anlægger en Jernbane? Saa vil dette Selskab for det Første være selvstændig afhængigt af den Statsbanes Drift, til hvilken Sidebanen skal slutte sig; med Hensyn til Logens Afgang og Ankomst maa Sidebanen rette sig efter Statsbanen. Der kan heller ingen Tvivl være om, at Sidebanen maa rette sine Løstere efter Hovedbanens Løstere; den vil omtrent være tvungen dertil. Den maa altsaa i Et og Alt rette sig efter, hvorledes Statsbanerne stille sig med Hensyn