

rette Fordele af Jernbanen, at det, som jeg en Gang ved en tidligere Leilighed har sagt, forholder sig som med Tordensfjelds Soldater; det var stedse de samme, der marscherede om og stillede sig op i en ny Gade og forbavse dem, der vilde lade sig forbavse af dem. Det Sande er jo, at det til syvende og sidst idelig er de samme 40,000, der komme igjen i nye Former. Det var disse 40,000, der gjorde Etendommen en Million mere værd; det var disse 40,000, som gjorde at den og den Virksomhed kunde anlægges. Det var dem der havde den og den Følge, altsammen var det kun Følger og Konsekvenser af disse Penge; det er stadig de samme 40,000. Man kan altsaa ikke, hvis man vil anlægge dette som en Definition af, hvad der skal fortaas ved indirekte Fordele, henvise til dem for at godtgjøre en Jernbanens Nytte; man maa naturligvis heller ikke indskrænke sig til en af de to Uddender, nemlig hvad Jernbaneregnskabet i og for sig udviser, men man maa tillige tage Benytternes Fordel med. Summen af disse to Uddender kalder jeg det hele direkte Udbytte. Det indirekte Udbytte er de Forklædninger, hvori det Samme kommer til at træde frem.

Naar vi nu ville gjøre et Skridt over til Virkeligheden eller i det Mindste nærme os Noget til Virkeligheden, saa kommer der jo en hel Del Forhold i Betragtning, som jeg ikke nogen Maade her skal forsøge at gaa nærmere ind paa. Jeg spiser allerede, at jeg under den nærværende Forhandling har gjort saa meget Krav paa Thingets Tid, at jeg bør skynde mig med at slutte disse Bemærkninger; men jeg kan dog ikke undlade endnu at tilføje et Par Ord. Ved de virkelige Forhold er det ikke vilkaarligt, hvad man saaledes kan sige, der skal føres til Indtægt for Jernbanen; i Almindelighed er det det ikke. For det første er det aabenbart, at det ikke som i det fingerede Exempel afhænger af den Enkeltes Villie, om der skal erlægges det eller det for Transporten paa Jernbanen, thi Alle ville indrømme, at der en Grænse, man ikke kan gaa ud over, der kan ikke fordes en større Betaling, end Transporten virkelig er værd. Der er altsaa her en Grænse, der maa respekteres, som vi ikke behøvede at respektere i det fingerede Exempel. Man kan heller ikke tænke sig, at Jernbanen tager mere, end hvad der virkelig er nødvendigt til Forrentning af Anlægskapitalen, Dækning af Driftsomkostningerne og Tilveiebringelsen af et rimeligt Overflud. Det maatte betragtes som et Misbrug, hvis en Jernbane ville gaa til at skruе Taxten høiere op. Hvorledes et saadant Misbrug kan hindres eller dog modvirkes, er jo overmaade vanskeligt at afgjøre. Den frie Konkurrence er et af de Midler, man her pleier at henvise til. Men hvad der især bevirker en væsentlig Forskjel mellem Exemplet og de virkelige Forhold, er, at Benytterne og de, der bære Jernbaneomkostningerne, ere ganske forskellige Personer.

I det Tilfælde, vi have at gjøre med, er det Staten, der anlægger Jernbanerne, betaler Driften, samt Renten af Anlægskapitalen, og saa, som vi vide, et meget utilstrækkeligt Vederlag derfor, som gjør, at der aarlig for Jernbanernes Vedkommende er et meget stort Deficit. Paa den anden Side have vi ikke noget Middel i Hænde til strengt og nøiagtigt at opgjøre, hvad den anden Uddend udgjør, nemlig den Gevinst, som alle Benytterne have ud deraf. Havde vi det, saa indrømmer jeg, at vi kunne bestemme det direkte Udbytte. Hvis Summen af den Gevinst, der var opstaaet for alle de Enkelte i Forbindelse med Jernbanens Deficit gav Noget, der er mere end Intet, da vilde Jernbanen, betragtet fra det store nationaløkonomiske Standpunkt ikke være forkastelig, men i og for sig fornuftig. Saa siger jeg imidlertid tillige, at Jernbanen burde sætte sine Taxter saaledes op, at det til Dækning paa sit Indtægtsbudget (Udbrydelse af Tøjsen). Saa det er Sagen; thi her kommer dette til, at det ikke er nok, at man virkelig kan eftervise, at hvad der tabes for Staten ved dens Drift, vindes for de Andre. De Herre maa huske paa, at det er meget store Beløb, det det er sig om, hvis vi ville anvende vore Betragtninger paa de Forhold, der virkelig er Tale om. Lænke vi os vore Jernbaner til en Anlægsværdi af 40 Millioner tilligemed de dermed i Forbindelse staaende Anlæg, Gæbjerg Havn, Limfjordsbroen osv., saa skulde der komme henved 2 Millioner ind i Stedet for disse fem eller halv fjettede hundrede Tusinder. Det er altsaa meget store Beløb — jeg frygter for, at man ikke gjør sig nogen rigtig klar Forestilling derom — der aarlig erlægges for, at Andre kunne have Fordel deraf. Jeg anser det for meget tvivlsomt, hvis man kunde faae nøiagtigt opgjort, hvad Fordel Andre have haft, om det da vilde vise, at deres Fordel aarlig har været et Beløb, der kan udfylde Tallet. Kunde man virkelig udføre Regningen, vilde man vistnok finde, at den overordentlig store Gevinst, som man forestiller sig, at Andre erhverve ved Jernbanerne, ikke naaede nær saa høi en Sum, som denne $1\frac{1}{2}$ eller $1\frac{1}{4}$ Million, som skulde til for at naae til at dække Beløbet; thi jeg gjentager det, det er meget store Summer, der her er Tale om. Jeg har en Gang tidligere sagt, at man hvert Aar kunde lægge Penge fra Skagen til Skodborgaa ude paa Veiene og indbyde alle Folk til at komme og tage dem op. Det var naturligvis, om De ville, en noget plump Maade at søge at gjøre opmærksom paa, hvad det er for uhyre Beløb, der er Tale om. Hvis man paa ethvert Stykke vilde lægge en Krone, og det fra Skagen og ned til Skodborgaa, saa vil man se, at det er virkelig noget stort, og at det vilde være en overordentlig rig Indtægtskilde, hvis alle Folk kunde gaa ud med en Trillebør og stufte disse Kroner op. Men jeg siger, at, selv om man gjorde dette Regnestykke op og