

man tager nok saa meget Hensyn til den forskjellige Form for Benyttelsen, som der efter Sagens Natur maa finde Sted, saa er der i alt Besøftligt en fuldstændig Lighed mellem Jernbaner og Landeveie, saaledes at Jernbanerne for den nuværende Slægt yde ganske den samme Nytte som Landeveiene for den foregaaende. Hvad der i høi Grad har vildledet ved Opfattelsen af dette Forhold, er ikke blot den Omstændighed, at Jernbanerne have kunnet blive industrielle Foretagender i deres Helhed ikke blot i Driften, thi det erkjender jeg selvfølgelig, at Driften er et industrielt Foretagende, der som saadant skal betale sig og forrente den dertil medgaaende Kapital, men at Banerne som saadanne skulde opfattes paa samme Maade; men det er ogsaa den Omstændighed, at man har lagt stærk Vægt paa den store Kapital, disse Anlæg repræsenterer, og det er ikke saa besynderligt, thi den er meget betydelig og springer stærkt i Øinene. Hvad jeg derimod tror, man noget mindre har lagt Mærke til, er, at Forskjellen mellem Jernbaner og Landeveie i saa Henseende er mere kvantitativ end kvalitativ, at der er ogsaa i Virkeligheden nedlagt saare betydelige Kapitaler i Landeveiene. Jeg har bestræbt mig for at komme paa det Rene med, hvor store Summer Staten har anvendt paa de tidlige Statslandeveie, Chausseer, men det er temmelig vanskeligt at faae dette Regnestykke opgjort, og jeg tror ikke, det er muligt at gennemføre det fuldstændigt, allerede af den Grund, at indtil 1838 store Arbeider bleve udførte som Naturalarbeide, hvis Værdi det er særdeles vanskeligt at beregne, ligesom det heller ikke har været mig muligt at finde Oplysninger om Expropriationsudgifterne førend omtrent fra 1850. Men selv naar Hensyn tages hertil, er jeg dog kommen til en paavieselig Pengeudgift fra Statens Side til de Statsveie, som i 1867 gik over til Amtene, af over 33 Millioner Kr. Dette er et særdeles betydeligt Beløb, og som maaske i den fattigere Tid var forholdsvis omtrent ligesaa meget som den omtrent fire Gange saa store Kapital, der nu stikker i Jernbaneanlæg, i vor Tid er, hvorved selvfølgelig ogsaa maa tages i Betragtning, at disse Anlæg strække sig over en lang Aarrække. Man har imidlertid ikke forlangt, at den store Kapital, der stak i Landeveie, skulde forrente sig, man har kun for en Del forlangt Bedligneholdelsesomkostningerne erstattede igjennem Bomsafgifter, et Princip, man ogsaa har forladt. Man forlanger heller ikke, at Telegraferne skulle forrente sig, uagtet det er et Anlæg af lignende Natur, og det er efter min Mening fuldkommen rigtig, idet jeg i saa Henseende skal henvisse til, hvad den høitærede Indenrigsminister før udtalte, at der her er Tale om Anlæg, som komme alle Samfundsmedlemmer til Gode, ikke blot dem, der direkte færdes paa disse Samfærtsveie, men ogsaa dem, der ikke færdes derpaa, fordi Transportomkostningerne altid indgaa i Varenes Pris, og

fordi selv Persontrafikken for en stor Del faaar i Forbindelse med Forretningskivets Udvikling og saaledes indirekte faar Betydning for alle konsumerende Medlemmer. Der er endnu en anden Omstændighed, som hos mig gjør det særdeles ønskeligt, at man fastholder, at Jernbanerne bør være offentlige og ikke private Anlæg, og det er, som jeg allerede før antydede, den, at den hele Udvikling for en stor Del er kommen ind i en noget skjæv Retning, idet jo nemlig, saalange Jernbanerne skulle være private Anlæg og skulle forrente den deri anbragte Kapital, kun visse Egne kunne opnaa at blive forsynede med disse vigtige Samfærtsmidler. Et af To vil ske, enten ville kun de Egne, der ere saa rige og velbebyggede, at der er en sikker Udsigt til, at Jernbaner der ville kunne forrente sig, komme i Besiddelse af saadanne, eller ogsaa ville de kun kunne bringes tilveie ved særlige Offre fra enkelte private Mænd, som i saa Henseende ere mere tilbøjelige til at bringe Offre for det almene Bedste end den store Mængde. Men jeg henholder mig til, hvad der i saa Henseende er udtalt af forskjellige ærede Talerere om, at det neppe er noget billigt og rigtig Princip, at man kan undbrage sig Andel i Byrderne til et Anliggende, som komme alle til Gode, blot ved at holde sig rolig og regne paa Andres større Offerberedvillighed. Det stiller sig saaledes for mig ubetinget som det eneste Rigtige, at Jernbaner ligesom Landeveie ere offentlige Anlæg; men dermed vil jeg ikke ubetinget sige, at de alle bør være Statsanlæg. Efter min Formening er der her al Anledning til at skjelne paa lignende Maade, som tidligere for Veienes Bedkommenhed, mellem Statsveie og kommunale Veie efter den større eller mindre Betydning, disse Anlæg have for det hele Samfund, for Forbindelsen mellem dem indbyrdes og for de enkelte Egne. Det er jo ganske vist, at man her altid kommer ind paa det vilkaarlige Skjønns Omraade ved Afgjørelsen af, hvad der skal henføres til den ene Klasse, og af, hvad der skal henføres til den anden, og saaledes ogsaa ved Spørgsmaalet om, hvornaar vi ere naaede til Ende med de egentlige Statsbaner. Som et lille Fingerpeg, som en Antydning i saa Henseende, kan det dog maaske tjene, at vi jo netop nu have et lignende Målemaal af Jernbaner i Drift, som vi tidligere havde af Statsveie, af Chausseer, hvilket synes at tyde paa, at vi snart maa nærme os til Enden med Hensyn til Anlægget af egentlige Statsbaner; men jeg tror, at det vil være naturligt, netop efter Bestaffenheden af det vilkaarlige Skjøn, som her maa gjøres gjældende, at anerkjende Tilstedeværelsen af visse Dvergangsled, saaledes at der er Baner, som, uagtet de neppe fuldt burde være Statsbaner, dog neppe ganske bør overlades til de paagjældende Egne selv, og altsaa anlægges enten som Statsbaner med Tilskud fra Kommunerne eller som kommunale Baner med Tilskud fra Staten.