

bekjendt, at Kjøbenhavn—Roskildebanelen er den første, der overhovedet er anlagt i vort Fædreland, og at Jernbanen fra Roskilde til Korsør i 1856 var den næste af de danske Strækninger, der bragtes tilveie, og naar man vil se, hvad der er gjort i de sidste 20 Aar med Hensyn til Jernbanernes Udvikling, vil man finde, at i 1863—64 aabnedes Banen over Hellerup til Klampenborg, derpaa Banen til Lyngby og endelig i 1864 Banen til Helsingør; at derefter aabnedes den 4de Oktober 1870 Banen mellem Roskilde og Mårsnedfund, den 30te December 1874 Banen mellem Roskilde og Kallundborg og endelig den 15de Juni 1879 Banen til Frederiksfund. Det vil altsaa sige, at de sjællandske Jernbaner ere fra 1847, da de udgjorde $4\frac{1}{4}$ Mil, blevne udviklede i Løbet af de siden forløbne Aar til omtrent 51 Mil. Naar man vil sammenligne dette med, hvad Staten har gjort for sine Jernbaner, vil man finde, at den hele Banelængde for Statsbanerne indtil Dato kun er 107 Mil, altsaa ikke stort mere end det Dobbelte af de sjællandske Baner, og dog strakte Statsbanerne sig over et Areal, der er adskillige Gange større end det, over hvilket de sjællandske Baner strakte sig, og for Statsbanerne har der staaet en fylt Kasse til Raadighed, medens de private Baner have haft den Pligt, ogsaa at se hen til Rentabiliteten. Det tør altsaa ikke siges, at det sjællandske Jernbaneselskab i det Hele har staaet tilbage for Staten i Retning af Virksomhed. Snarere kan man sige, at, om det end ikke er gaaet forud for Staten i denne Henseende, har det i alt Fald holdt sig ganske godt jævnsides med den. Der har været talt om, at den sjællandske Befolkning skulde have lidt en høj Grad af Uret derved, at den har maattet udrede store Bælg til Jernbaner i Fyn og Sjælland, som ikke betale sig, medens Staten Intet har anvendt paa sjællandske Baner. Imod denne Betragtning har der stundom været stillet en anden, som gik ud paa, at Sjælland i højeste Grad var bleven begunstiget, og at Staten havde lidt et stort Tab ved at maatte overtage de Baner, der ikke betalte sig, medens de Baner, der betalte sig, ere blevene overtagne af Private. Jeg tror, at begge disse Betragtninger maa siges at være urigtige og uholdbare. Naar Staten ikke i sin Tid har overtaget Anlægget af de sjællandske Baner, saa var det, fordi Staten ikke troede paa, at de rigtig vilde betale sig. Dersom Staten havde haft den Mening, at der her var en god Forretning at gjøre, saa havde den neppe — jeg siger „neppe“, fordi man ikke kan være sikker paa, hvilke politiske og nationaløkonomiske Anskuelser, der dengang vare raadende — men saa havde Staten, Sagen set fra et rent finansielt Standpunkt, neppe ladet dette Foretagende gaa over i andre Hænder. Staten gik altsaa ind paa at lade de Private anlægge de

sjællandske Jernbaner mod at give en Rentegaranti og fandt, at dette var den billigste Maade, hvorpaa den kunde skaffe Jernbaner i en af sine bedst befolkede Provindser. Den havde vist ret gjerne indladt sig paa noget Egnende paa flere andre Steder i vore Provindser, men Forholdene førte med sig, at Staten selv maatte anlægge de øvrige Baner. Netop fordi det var givet, at de ikke vilde betale sig, maatte Staten træde til. Men den Læresætning, at Sjællænderne skulde have lidt et stort Tab ved at bære deres Part i de jydske-fynske Baner, uden at de til Gjengjæld have faaet Noget af Staten til deres egne Baner, holder ikke Stik af den simple Grund, at Sjællænderne dog have faaet deres Baner billigere, end de andre Landsdeles Befolkning have faaet deres, thi vi Sjællænder have Intet svaret til Expropriation for vore Baner, saaledes som de andre Landsdeles Befolkning har maattet for deres Baners Vedkommende. Det er sandt nok, at vi Sjællænder have betalt en stor Del af vore Skatter og Afgifter ind til de Fonds, hvorfra Udgifterne til de jydske-fynske Baners Anlæg bleve udrede, og at vi ikke have faaet tilsvarende Summer for vore Baner; men dette ligger jo ganske simpelt i Sagens Natur. Det er Noget, vi Alle vide, at, dersom man vilde gjøre Regnestykket op mellem Statens Borgere paa denne rent lokale provindsstille Maade, kan man samle et stort Antal af tilsyneladende Ubilligheder og Uretfærdigheder op, der ikke have nogen anden jordist Fordel end den, at sætte ind mod Sind, Provind mod Provind, medens Forholdet bør ses fra det sælles Standpunkt, hvorpaa vi Alle staa som Statsborgere, og da maa jeg sige, at, om jeg end maa finde, at man er gaaet noget raskere frem i Fyn og Sjælland, end det har været ønskeligt eller strengt nødvendigt, saa er der ogsaa derved for Staten i det Hele, og ligeledes for mig som Sjællænder, opvoget saadanne Fordels, at jeg ikke har den fjerneste Grund til at beklage mig over, at ogsaa mine Skatter og Afgifter ere blevene anvendte til Jernbaner i Fyn og Sjælland. Jeg tror derfor, at denne Theori om de enkelte Provindfers Stæde og Fordel skulde man lade ligge og i alt Fald ikke føre videre. Endelig har der været ansøgt som Grund, at Staten skulde have lidt et stort Tab ved, at den har ladet det private Selskab vedblive at være i Besiddelse af dets Baner, thi — saaledes har man regnet ud — hvis Staten nu havde haft Banerne, hvis den ikke havde forlænget Indløsningsfristen ud over Aaret 1881, saa kunde Staten have tjent saa og saa meget hvert Aar. Dette er ogsaa en af de Beregninger, som jeg anser for høist uheldige, thi skulde man regne for Tab Alt, hvad en Anden vinder, men som man maaske selv kunde have vundet, saa vilde man ikke kunne tilbringe mange glade Timer i Livet. Der er ikke fjerneste Grund for Staten til at anfille saadanne Speculationer og sige: „Lænt, hvad