

jeg kunde have tjent, om jeg havde havt de sjællandske Baner!" Selv om Staten vilde have tjent derved, er det i alt Fald ganske vist, at i det Dieblit, den skulde tage sin Bestemmelse, gif den ud fra den Beregning, at den ikke vilde have Fordel af at have Banerne, men at den handlede Klagerne i at give det private Selskab Forlængelse. Det har derfor været uden tilstrækkelig Grund, naar der har været peget hen paa, at det private Selskab havde for stor en Indtægt. Allermindst kan der være Tale om Berettigelse for en saadan Opfattelse som den, at Staten skulde stride ind og sige: „Sa, mere end 6 pCt. havde jeg dog aldrig tænkt mig, at Aktionærerne i det sjællandske Jernbaneselskab skulde have; det er det Maximum, jeg vil tilstaa dem, og saa snart jeg mærker, at de faae Mere, vil jeg enten gsvindt lægge en ny urentabel Bane paa dem eller tage det Hele fra dem.“ Dette er en Betragtning, som jeg ikke tror paa nogen Maade kan staa sin Prøve. Staten har i sin Tid overladt disse Aktionærer en vis Forretning paa deres Risiko. Deres Risiko var, at de ikke fik mere end de garanterede 4 pCt. af deres Penge; men det var en Aftale, at indenfor visse bestemte Tidsgrenser skulde de saa have Ret til under Statens Kontrol og Tilsyn at gjøre deres Midler saa frugtbringende, som det var den muligt, og man er derfor ikke berettiget til nu at sige, at 5 eller 5½ eller 6 pCt. er det Maximum, som ikke maa overstrides. Der bliver da kun tilbage det Moment, som den sidste erede Læser med Taknemmelighed erkjendte, at de kortsatte Motiver have fremhævet, nemlig at nu er der indtraadt en Kollision mellem Selskabets og Statens Interesser, idet Selskabet maa lægge an paa at bevare den resterende Del af sin Levetid saa fri for nye Anlæg som muligt, medens Staten har Opfordring til at staa nye Anlæg tilveie. Dette er nu for det Første i og for sig ikke noget afgjørende Argument for at gaa over fra privat Drift til Statsdrift, thi det er aabenbart, at denne Kollision lod sig have ogsaa ad anden Veie, nemlig ved at forlænge det private Selskabs Levetid. Det er indlysende, at, dersom Selskabet kunde arbejde for en længere Fremtid, vilde det ikke have den Opfordring til at holde sig affluttet i sin Virksomhed, som det har nu, men tværtimod være opfordret til at staa nye Anlæg, som i Tidens Løb kunde bære Frugter, svarende til deres Anlægsomkostninger. I denne Henseende kan jeg ikke negte, at efter min Opfattelse bliver der tilstøiet det private Selskab nogen Uret derved, at man til forskjellige Tider har opstillet en Forlængelse af dets Levetid som Løn for nye Arbejder, men at man nu fjærer denne Levetid af. Ventelig vil man svare dertil: „Sa, men paa den anden Side tage vi jo Hensyn til den indrymmede Forlængelse derved, at vi betale Mere for Aktierne, end vi ellers vilde betale for dem.“

Dette er sandt, det er et Argument, som jeg ingenlunde har overset. Men i Beregningen af, hvad der skal betales Selskabet for de tilbagestaaende Aar, i hvilket det endnu kan leve, lægger man til Grund Gjenneomsniisindtægten for den forløbne Tid, og i den forløbne Tid er der gjort et ikke ringe Antal Anlæg, som kun have gjenneomsniisindtægten deres besværlige Børneaar, medens den Tid, i hvilken de skulle bringe deres rige Høstaar, endnu hører Fremtiden til. Altsaa ydes der i Virkeligheden ikke nogen fuld Betaling for denne Forlængelse. Der er saaledes efter min Opfattelse ikke i disse Betragtninger noget afgjørende Motiv for at gaa over fra den private Drift til Statsdrift. Men hvorledes man end maatte se disse Grunde, er der en Faktor, som jeg for mit Bedkommende tilføjer en afgjørende Betydning, og som er nok til at bestemme mit Votum, og det er Tidsstrømningen, som nu engang forlanger, at Jernbaner skulle være Statsbaner. Dette er ikke Noget, der er indskrænket til vort Land, det gaar saa at sige hen over hele Europa og til en vis Grad over hele Verden. Man oplever jo paa dette Omraade ligesom paa forskjellige andre økonomiske Omraader, at Meningerne bræger sig i Spingninger. Igesom vi have gjenneomsniisindtægten Tider, hvor Frihandel var det ene Saliggjørende, men nu ere komne over i en Periode, hvor i alt Fald den gamle Sætning har maattet taale en Mangfoldighed af Modifikationer, saaledes synes man ogsaa mer og mer at komme bort fra den Doktrin, som for 20—30 Aar siden var almindelig antagen overalt, nemlig at Staten Intet burde gjøre af det, som den Private kunde udføre, og at man nu er kommen mer og mer hen til det, at Staten skal tage Del i faare mange Ting, fra hvilke man før mente, at den skulde holde sine Fingre borte. Det erede Medlem, med hvem jeg i mange Aar førte hidtfige Kampe her i denne Sal, Oberst Tscherning, stod, som bekendt, afgjort paa det Standpunkt, at Staten skulde holde sig borte fra Alt, hvad de Privates Virksomhed og Fordel selv kunde overtage. I den Henseende undergaa, som sagt, Lidernes visse Forandringer, og nu er der en Tidsstrømning, der gaar ud paa, at ogsaa Jernbaner hensigtsmæssig gaar over i Statens Cie. Der er Lande, som fra først af alene have bygget Baner paa Statens Bekostning, og hvor Jernbanerne enten udelukkende, eller dog ganske væsentlig tilhøre Staten. Jeg skal erindre om, at Belgien greb disse Jernbaneanlæg som et af de første og kraftigste Midler til at hævde sin nationale og konstitutionelle Uafhængighed. I Norge ere saa godt som alle Baner Statens, og jeg veed ikke engang, om der er nogen Undtagelse. I Sverrig har det store Rovednet af Baner været anlagt af Staten, og Tilbøjeligheden gaar ogsaa der i den Retning, at staa nye paa Statens Haand en Del af de private Baner. I Italien har Spørgsmaalet om Kjøbet af de store Privatbaner, som