

gjennemfarer Halvøen paatværs og paalangs, givet Anledning til meget betydelige politiske Forvillinger og nye Partiombannelser. I Frankrig har Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af de private Baner ligeledes spillet en Rolle, og selv i England, hvor man dog er saa meget tilbøielig til at lade den private Virksomhed tumle sig, har der været en vis Tendens til at lade Staten komme ind paa Jernbaneomraadet, ligesom Staten jo fuldstændig har bemægtiget sig Telegrafvæsenet, der begyndte i England som privat Institution. Men først og fremmest er dog den Lidsskrømning, der kræver Optagelse under Staten af samtlige Baner, udgaaet fra det store Sydskotland, hvis Exempel vi jo med eller mod vor Villie saa ofte ere nødte til at følge. Den „Verstoatlichung“, som foregaar nu med de tydske Jernbaner, som mer og mer griber om sig og allerede har slugt et saa stort Antal Selskaber, gjør ogsaa sin Virkning gjældende hos os, og — rigtigt eller ikke rigtigt — tror jeg, det maa siges, at denne Strømning har faaet en saadan Magt, at det ikke vil være muligt, i alt Fald uden meget store Anstrengelser, at modstaae sig dens Indflydelse. Jeg tilstaar, at jeg personlig nærer en ikke ringe Tvivl om den absolute Rigtighed af denne Strømning. Jeg tror, at man ikke kan ubetinget sige, enten at Jernbanerne skulle være Statens, eller at de skulle være Privates, men at dels eiendommelige Forhold, dels økonomiske og politiske Omstændigheder, dels ogsaa en vis traditionel historisk Udvikling maa være afgjørende med Hensyn til, hvad der er det Rigtige eller ikke Rigtige paa dette Omraade. Sikker er det, at de private Selskaber have deres gode Nytte, og at, naar det er Selskaber, der have et lidt stort Omfang og ere lidt vel organiserede, danne de en ganske hensigtsmæssig Maalestof til Sammenligning og en nyttig Spore til Konkurrence ved Siden af hinanden eller ved Siden af Statsbaner. Jeg tror ikke paa, at det vil være saa ubetinget heldigt at faae alle Baner ind under Staten og derved miste den Leilighed til oplivende Kapselrid, som altid fremkommer, naar saadanne Baner ere under noget forskjellig Forvaltning. Nu er det jo vistnok sandt, at man saar at høre, at det sjællandske Jernbaneselskab et „søvnigt og trægt“ Selskab. Dette er nu en af disse Udtalelser, der ere saa overordentlig billige, navnlig i en Forsamling, hvor der ikke er noget videre Ansvar at staa inde for. Men jeg tror dog, at inden man saa ubetinget kalder dette Selskab for søvnigt og trægt, var det vist hensigtsmæssigt at undersøge, om det ogsaa med nogen Føie kan siges. Naar man nu erindrer, at dette Selskab er i 20 Aar voget op fra 14½ Mil til 50 Mil, at Antallet af bets Personrefvents er steget fra 315,000 om Aaret til over 3 Mill. Personer aarlig, at Godsmaengden er steget fra 1¼ Mill. Centn. til 7¾ Mill. Centn., og at Driftsindtagten er gaaet i Beiret fra

1 Mill. Kr. til 5 Mill. — saa kan dette som Sovedresultat af 20 Aars Virksomhed dog ikke egentlig siges at tyde hen paa Søvnighed eller Træghed. Der har jo nok været dem, der af og til have villet hjælpe paa de Søvnige og Træge i det sjællandske Jernbaneselskab og lægge nogle Konkurrencebaner ved Siden af det; men mod en liden Godtgjørelse have stundom saadanne Menneffelslægtenes Velgjørere fundet sig foranledigede til igjen at overlade det søvnige og træge Selskab Forretningen. Dersom man vil sige, at Søvnigheden og Trægheden viste sig derved, at man ikke kjører paa en Lime eller halvanden til Korsør, forekommer det mig at være en endnu mere uberegtiget Antæ. Det kan godt hjælpe, at man henviser til, at man kjører i Amerika eller i England saa og saa mange Mil i en Lime. Forudsætningerne ere noget forskellige, og Konsekventjerne ogsaa noget forskellige. Man kan naturligvis herillands opnaa en lignende Hurtighed, men man opnaar den kun paa Beforsning af en lignende Risiko for store og betydelige Ulykkestilsælde som dem, der hersker andesteds. Det er erkjendt, at denne træge og søvnige Bestyrelse dog tillige har været en ganske sikker og akkurat Bestyrelse, og at dens Forvaltning er enestaaende i Retning af de saa Uheld, som have ramt den i disse mange Aar. Dette er nu vel ikke alene Dugtigbedens Skyld; det er ganske sikkert ogsaa Ulykens eller en heldig Styrelses Skyld, og det hænger sammen med den forholdsvis ikke store Hurtighed, hvormed der kjøres. Man kan naturligvis opnaa en langt større Hurtighed; men saa maa man ogsaa være udsat for at, hvis der indtræder en eller anden uheldig Begivenhed, ville Følgerne deraf strække sig langt videre end under de nuværende Forhold. Men forsaavidt som disse Løgs Hurtighed skulde være en Prøve paa Træghed og Søvnighed og et Argument mod de private Baner til Fordel for Statsbanerne, maa jeg dog bringe i Erindring, at Logene mellem Kjøbenhavn og Korsør, som befordre den udenlandske Post, i alle Maader kjører ligesaa hurtigt som noget Log paa Statsbanerne, saa at der altsaa ikke i den Retning vil vindes noget Særligt (Modsigelse). So saadan er det virkelig; i alt Fald er Forskjellen saa ubetydelig, at den ikke kan komme i Betragtning, navnlig ikke til at forforte Strækningen herfra til Hamborg, og det maa vel erindres, at man fordrer herovre paa Sjælland, i et saa stærkt befolknet Land, som det er, at Logene ikke skulle fare igjennem Stationerne, uden at tage Passagerer op og sætte dem af. Det anses med fuldkommen Føie for en Tilfidssettelse af de lokale Interesser, naar selv de hurtige Log ikke standse i alt Fald paa de vigtigste Stationer, for der at optage og afsætte Passagerer. Logenes Nytte bliver væsentlig indskrænket, dersom saadanne Log føres igjennem uden Ophold; deres Betydning er knyttet til, at de i alt Fald paa de større Stati-