

de materielle Samfundsforhold i Sjælland have vundet ganske uhyre i de nogle og tyve Aar siden man begyndte, men hele det aandelige Liv i Provindserne er ligeledes blevet fremmet i højeste Grad. Den lette Forbindelse muliggjør Afholdelser af utallige Møder i alle mulige Retninger og et Samkvem mellem de enkelte Dele, som ellers havde været aldeles utænkeligt, og hvad der for mig er det Allervigtigste, er, at hele Sjælland ved sit Banenet er blevet knyttet paa det Nøieste til den øvrige Del af Landet, ogsaa til Hovedstaden. For hele Nationen har det været et uvurderligt Gode, at der hurtigt og rask er blevet dannet et stort og udstrakt Jernbanenet. I 1861, da man vedtog den første Lov om det nuværende Statsbanenet i Sjælland, var det selvfølgelig Hensigten at føre noget Saadant frem, men de første Aar gjorde man det langsomt, og et egentligt Opsving tog Anlægene først fra den Tid, den nuværende Conseilspræsident blev Indenrigsminister og med Raffhed gennemførte de Baner, som vare nødvendige til Sammenknytning af Provindsernes forskellige Dele. Ligesom det ved Anlægget havde været et sekundært Spørgsmaal, hvilket Udbytte Banerne kunde bringe, var det det selvfølgelig ogsaa ved Driften; ogsaa der gjaldt det om snarest muligt at faae de fornødne Tog i Gang, som kunne tilfredsstillende Provindsens, navnlig de fjernere Deles Trang til Forbindelsesmidler. Paa den anden Side laa det i Forholdenes Natur, i Provindsens tarvelige Forhold, at Driften kunde føres paa en noget tarveligere Maade, end det var nødvendigt i den mere velhavende Provinds Sjælland, hvor Publikum stiller større Krav, og Resultatet af Statsbanedriften var derfor i en længere Maadestok ikke saa ringe endda. Efterhaanden, som man stred videre frem ved Anlægene til fjernere og fjernere Dele af Provindsen, blev det pekuniære Resultat selvfølgelig bestandig ringere, men det var man sig fuldt bevidst, og kan ikke klage over med nogen Grund. Det vil vistnok vare overordentlig længe, inden en Jernbane i Thisted Amt vil kunne betale sig, men derfor har man ikke villet lade være med at anlægge en Statsbane i denne Del af Landet. Det var altsaa ganske andre Synspunkter, der gjorde sig gjældende ved Anlægget af den jydsk-sjyenske Bane, end dem, der gjorde sig gjældende ved Anlægget af de sjællandske. Allerede dette vilde jo have medført store Vanskeligheder ved Forbindelsen af de to Banesystemer til Et. Ikke bestomindre vedtog man jo i 1880, at de skulde forenes under een Bestyrelse, som det udtrykkelig hedder i Lov af 2den Juli 1880. Man besluttede

sig til, at de sjællandske Baner ogsaa skulde gaa over til at blive Statsbaner. Hensigten dermed var selvfølgelig ikke nu fremdeles at drive de sjællandske Baner efter det hidtil gjældende System, nemlig udelukkende efter den Tanke, at de skulde betale sig. Det maatte ogsaa være Tanken der, og det er utvivlsomt ogsaa bleven indseet, at det Spørgsmaal for Fremtiden var det sekundære. Der var ingen Grund til, at Befolkningen paa Sjælland, som ganske vist gennem Skatter havde baaet en betydelig Del af de Byrder, som Anlægget af de jydsk-sjyenske Baner havde medført, skulde behandles paa en anden Maade end Befolkningen i Sjælland og Fyn. Ogsaa de havde Krav paa, at Banerne drevs efter samme Hensyn, nemlig som Middel for Samfundsudviklingen, som Kommunikationsmiddel af største Betydning og ikke blot under et rentabelt Aktieselskabs Synspunkt. Det mødte ganske vist Modsigelse hos en Minoritet, saaledes som det blev bragt i Erindring her forleden Dag. En Minoritet fastholdt den Gang den Anskuelse, at Banerne burde vedblive at være private, og at der ingen Grund var til at lade dem gaa over til at blive Statsbaner, idet man risikerede, at dette blev dyrere for Staten. Disse Ansuelser hade nu, som det viser sig, fundet Gjenklang her. Jeg tror dog ikke, at man vil kunne vente nogen Forandring i disse Forhold. Jeg tror, at Overbevisningen om Statsbanedriftens Rigtighed nu er saa udbredt og fæstnet, at det neppe vil være muligt at komme bort deraf, og jeg maa erkjende, at jeg for min Del ser ingen Grund dertil. Naar disse to Systemer stilles overfor hinanden, det ældre sjællandske og det mere moderne jydsk-sjyenske, er der for mig ingen Tvivl om, hvilket man bør vælge og holde fast. Det er det jydsk-sjyenske System. Naar der nu efter at denne Lov var udkommen, skulde arbeides paa en Forbindelse af disse to Systemer under een Bestyrelse, var det ganske klart, at den vilde faae meget store Vanskeligheder at bekæmpe. Den vilde jo selvfølgelig — saaledes som det ogsaa idelig har gjentaget sig — blive mødt med den Fordring, at den burde tilvejebringe et lignende Udbytte som det, der hidtil havde været bragt ud af Jernbanerne, og den er da ogsaa idelig bleven mødt med Klage over, at dette Udbytte er gaaet tilbage. Jeg tror, det ligger i Forholdenes Natur, at en saadan Tilbagegang maatte finde Sted. Enhver Statsbanedrift vil kun kunne se det som et høit Ideal, som maasse aldrig vil blive naaet, hvormeget man end vilde tilstræbe det, at Jernbanerne virkelig skulde forrente sig. Det ligger ligefrem i Sagens