

Liv, om jeg maa bruge det Udtryk, der skulde udvikle sig og skal udvikles paa hele det Omraade, som Administrationen skal lede og styre; maa absolut Statsadministrationen være dyrere end den private Administration. Men man kan ogsaa dermed mene noget helt Andet; man kan dermed mene, om alle de Formaal, som skulle naaes, om hele den Plan, som skal lægges for Bedriften, fornuftig vilde være den samme under privat Administration som under Statens Administration. Disse to Trin tror jeg, man maa holde ude fra hinanden. Hvad det Første angaar, om selve Styrelsen, naar man gaar ud fra en vis given Plan, gaar ud fra, at visse Formaal skulle opnaas, om den vil være billigere eller hynderlig billigere i alle Tilfælde ved en privat Administration end ved Statsadministration, anser jeg for i allerhøieste Grad tvivlsomt. I og for sig kan man godt som en almindelig Sætning opstille dette — dert er jeg entig — og sige: Den Private vil altid styre sine Sager billigere og bedre end Staten, det er der ingen Tvivl om; det gælder de fleste private Bedrifter, og det vilde aldeles ikke være vanskeligt for enhver af os at nævne en Mængde Exempler, hvorved man maa sige: Ja, der administreres bedre, ved færre Kræfter og billigere Lønninger, end det vilde ste, hvis det var Statens. Det kan i og for sig være fuldstændig rigtigt, men Sagen er den, at vi ikke saaledes uden videre kunne sammenligne Statsbanedriften med de fleste private Bedrifter. Statsbanen er et overordentlig stort og omfattende Foretagende, og den Privatmand, som skulde staa i Spidsen for den, kunde ikke stille sig væsentlig anderledes end Staten. Det kræver en stor Masse Kræfter, der maa organiseres væsentlig paa samme Maade som et Embedskorps. De Lønninger, der gives, og som nota bene skulde gives ikke til Folk, der bruge de paagjældende Stillinger som Overgangstillinger, men til Folk, for hvilke det skal være Livsstillinger, Folk, som skulde kunne bruges i en saa vanskelig Tjeneste, som det virkelig er paa mange Punkter at betjene en Jernbane, og som skulle ofre hele deres Tid derfor o. s. v. — disse Lønninger maa ogsaa, naar det er en Privatmand, der betaler dem, i alt Væsentligt blive de samme, som Staten giver. Det kan være muligt, jeg skal ikke forbyde mig deri i dette Dieblit, men det kan være muligt, at man paa enkelte Punkter kunde tænke sig, at en privat Mand, som havde den Art Bedrift at styre, kunde spare noget paa Mængden af Personalet og paa de Lønninger, der gives; men det kan ogsaa være, at en privat Mand i andre Retninger vil være flattere

end Staten. Jeg er overbevist om, at det ærede Medlem i Grunden mener, og vil indrømme, at nogen virkelig stor Besparelse paa dette Punkt vil den private Virksomhed ikke kunne medføre. Administrationen, betragtet fra dette Synspunkt, er og maa være af en saadan Natur, at man ikke absolut kan opstille, at Statsdriften maa være dyrere end den private Drift, i alt Fald ikke efter en saadan Maalestok, at det vil have nogen gennemgaaende Betydning med Hensyn til det finansielle Udbytte, saaledes at en Kapital bestyret paa den Maade, og anbragt i Jernbaner, vilde give et betydeligt større Udbytte procentvis, end den gjør. Derimod er der en stor Forskjel paa den private Drift og Statsdriften, naar vi derved forstaa Administrationen, med Hensyn til de Formaal, den sætter sig og den Maade, hvorpaa den skal gennemføres; der er i saa Henseende en meget betydelig Forskjel paa Privatdrift og paa Statsdrift, i det Mindste saaledes som den hidtil har været her i Landet. Den private Drift vil ganske vist gjerne imødetomme Publikum saa meget som muligt, men paa den anden Side bliver altid det, som den sætter som Numer Et, det finansielle Spørgsmaal, Udbyttet, den vil og maa altid opstille dette: Vi skulle have en årlig Rente af vor Kapital, hvad enten der er Aktier eller ikke. Alt det vil bidrage til, at Bestyrelsen vil sige lige overfor Forandringer: Det ere vi paa Forhaand imod, vi ønske ikke at komme ind paa Foranstaltninger af den ene eller den anden Art, med mindre det kan fremgaa tydeligt eller dog som noget sandsynligt, at de kunne give et passende Udbytte til Bedriften og et passende Udbytte af de Midler, som paa den Maade anvendes. Det er ogsaa Noget, vi har havt Exempler paa. I Modsetning dertil staar jo de Krav, der gjøres fra Publikums Side. Disse Krav kan være mangfoldige, baade rimelige og urimelige, de kunne komme frem, og komme frem under mange forskellige Former, og jeg skal paa ingen Maade indlade mig paa at sige Noget, hvorved jeg tror, at disse Krav kunne udtømmes, men væsentlig kan man sige, at de gaa ud paa, for det første nye Banestrækninger; hvorved Egne, som hidtil ikke have staaet i Forbindelse med Banen, komme i Forbindelse med denne, og optages i Nettet, nye Banestrækninger, der saa at sige alle efter Jernbanevæsenets nuværende Standpunkt ere Strækninger, der ikke ville betale sig, i alle Tilfælde ikke give noget tilsvarende Udbytte i Forhold til Anlægssummen. En anden Fordring, der kommer frem, er Oprettelsen af saa mange Stationer paa de bestaaende Baner som mulig.