

tufinder paa saadanne Jernbaneanlæg, naar der ikke er mindste Sandsynlighed for, at de kunne bære deres Drift. Jeg tror, at en stor Del af disse Baner, man søger anlagte, ikke ville være i Stand til at bære deres Drift, og jeg slutter der fra Statsbanerne. Nu kan man maasse sige, at det er en daarlig Drift; mange Statsbaner ere ikke i Stand til at bære deres Drift, og man kunde jo saa sige: Lad det være Privatdrift, det kan man gjøre billigere; om man kan gjøre det bedre, er et andet Spørgsmaal. Og hvorfor kan man gjøre det billigere? Fordi Befolkningen vil finde sig i en begrændset Drift, naar den selv er interesseret deri, og den ikke kan sige, at det er Staten, der har Driften. Det finder Befolkningen sig i, og der er saaledes bedre Betingelser for privat Drift. Men naar man kommer til at tale om, at man ikke kan drive Baner uden bethdeligt Tilskud, maa jeg sige, at det er et lidet heldigt Standpunkt for Lovgivningsmagten at indtage, og jeg kan henvise det ærede Medlem til, at der er Jernbaner paa Sjælland, som ligger i ganske gode Egne, saaledes den østjællandske Bane. Staten udreder Rente-garanti for denne Bane, og jeg kan sige det ærede Medlem, at denne Bane i det sidste Aar ikke har været i Stand til at afholde sine Driftsudgifter, saa det er ikke saa særdeles opmuntrende at gaa til Jernbaneanlæg i maagre affides Egne. Det forekommer mig, at hvis man vil udvikle sin Jernbanebygning i saadanne Egne, kommer man vist til at nedstemme sine Fordringer noget, og det kunde være, at man maatte gaa den Vej, som jeg har tilladt mig at foreslaa med et Jernbaneanlæg, som jeg haaber med det Første skal komme her, nemlig Jernbaneanlægget til Stagen, idet man der gaar til en anden Type for Jernbaneanlægget og giver Afkald paa den Fordel, som det er at have samme Sporvidde som Statsbanerne eller med andre Ord underkaste sig den Gene, der er forbunden med Omladning, og saa derved komme til billigere Anlæg, billigere Skinner, billigere Driftsmateriel og billigere Drift. Jeg tror det Spørgsmaal maa tages op til Overtøelse, inden man kan komme til at anlægge Jernbaner paa ethvert Punkt i Landet, hvor der findes en Landevei. Jeg er uenig med det ærede Medlem i hans Grundopfattelse af Sagen. De lokale Jernbaner have deres Betydning, men vi maa sætte dem i anden Klasse, og Befolkningen maa selv bringe nogle Offre i den Retning. De gennemgaaende Anlæg ere vi som enhver Stat, der vil være et Led i Staternes Række og have Samkvem med andre Lande, nødt til at søge at fremme og røgte deres

Drift ordentlig. Men jeg er enig med det ærede Medlem, som har udtalt sig i den Retning, at der maa være en Grændse for de Fordringer, der stilles, og de Offre, vi bringe, og jeg kan ikke være enig med den ærede Ordfører for Finantsudvalget i, at der paa dette skal offres Alt og paa andre Omraader Intet. Med Hensyn til Jernbandedriften i Sjælland og Frederikshavn-Routen, har et æret Medlem ment, at det var med store Offre, at vi holde denne Route vedlige, og det er rigtigt. Jeg tillod mig at oplyse forleden, at naar man anbede saa stærkt — det kan jeg godt sige i denne Forbindelse — over, at man nu var kommen til at mangle 2 af de 8 Tilslutninger, man havde haft i Hamburg, saa var der egentlig ikke sket Andet end, at man var kommen tilbage til det Forhold, som har været kjendt tidligere, og hvis man vilde undgaa dette, maatte man vedblive med de dobbelte Nat-Aktog mellem Kjøbenhavn og Sjælland, baade i den ene og den anden Retning, hvilket er en formidabel Udgift til Tog, som næsten ikke benyttedes. Det kan ikke gaa an. Naar man har nævnt det store postale Tilbagekridt, som skete ved denne Veilighed, tror jeg dog, at man ved at se lidt ædruelig paa Forholdene vil indrømme, at det ikke er saa stort, som man foreløbig synes at antage. Og hvad den gennemgaaende norste Post angaar, skal jeg tillade mig at gjøre opmærksom paa, at vi kun i 1½ Aar eller saa have haft disse 8 Tilslutninger, og før den Tid havde vi ogsaa den gennemgaaende norste Forbindelse til Christianssand. Jeg ser ikke nogen Grund til, at vi skulle tabe den, fordi vi have tabt en eller to af disse Togtilslutninger. Det er paa ingen Maade givet, at det til have denne Følge, i det Mindste er det ikke mig bekjendt. Men det er jo ogsaa et gennemgaaende Trafikspørgsmaal, og der maa, som sagt, være Grændse for de Offre, en Stat kan bringe for at faae og holde saadanne Postforbindelser i Gang. At offre halve og hele Millioner derpaa, synes mig lidet hensigtsmæssigt, og jeg er med saa megen bedre Samvittighed gaaet ind paa den nuværende Ordning — det er mig, kan jeg gjerne sige, der selv har forlangt denne Reduktion af Driften —, som jeg, dengang jeg traadte til som Minister og fik Veilighed til at forhandle om det daværende Forhold, kun fik Ubegageligheder og kun hørte Anter over den flette Postgang i Sjælland, Togene kom paa forterte Tider, og man skulde rejse alt for tidlig, eller for sent var det nok, paa Dagen til Kjøbenhavn. Nu er Forholdet gjort om, og naturligvis er jeg forberedt paa, at