

meget andet end Dækning af Udgifterne. Anderledes med Jernbanerne, i dem er der nedlagt mange Penge, og vi have Ret til af dem at forlange et saa stort Udbytte, som vi med Forholdene her i Landet ere i Stand til at faa. Man har altsaa Lov til ved Fastsættelsen af Statsbanetaksterne at tage det rent forretningsmæssige Hensyn. Naar man her som andetsteds er gaaet over til Statsdrift af Banerne, er det af to forskellige Hensyn. Det ene er det, at man tit vil staa over for saavel Bygning som Udvidelse af Baner, hvis første Anlæg er saa dyrt, at man med de ret smaa Storkapitaler, vi f. Eks. her i Landet have, ikke vilde faa dem udførte, selv om man kan gaa ud fra, at de drevne paa en forsvarlig og fornuftig Maade i Aarenes Løb godt kunne betale sig, og derhos Anlæg, som det kan have særlig Betydning for Staten i det hele at faa anlagt. Det er det første Hensyn, og det vejer i vort Land ikke saa lidt, fordi vi, som sagt, ikke have meget af den Storkapital, der kan se bort fra den øjeblikkelige Rente og bygge paa det fremtidige Udbytte. Det andet Hensyn er det, at enhver Jernbane hviler og maa hvile paa et Monopol. Det er derfor naturligt, at man rundt i Verden søger at hindre den private Kapital i, støttende sig til et saadant Monopol, at blokke Befolkningen osv. Dette Hensyn vejer derimod betydelig mindre herhjemme. Det er mærkeligt nok, at i de to rigeste Lande, der langt mere end vi vilde være i Stand til at lade Jernbanedriften være noget, som Staten tog paa sine Skuldre til Fordel for Befolkningen, i England og Amerika har man helt overladt den til det private Initiativ, medens Lande, der have mindre Raad til at lægge Byrder for de Gode, man giver den ene Borger over paa den anden, som vi herhjemme, have ment at maatte gaa til Statsbaner. Der er nemlig ikke Tvivl om, at i et Land som Amerika er der i og for sig større Anledning til at slaæ ind paa Statsbanedrift end herhjemme; thi hos os vil Trafikken aldrig kunne trykkes saa meget af det Monopol, som Banerne have. Man vil hos os altid have Konkurrencen ad Søvejen, idet der snart ikke er en Plet i vort Land, hvor man ikke har nem Adgang til en Havn for sine Produkter og for saa vidt ogsaa for sine Rejser. Faren for Misbrug af Monopolet gælder derfor ikke hos os i samme Grad som mange andre Steder; dette det andet Motiv til at gaa til Statsbanedrift har derfor mindre Vægt hos os. Vi kunne ogsaa

af denne Grund med fuld Ret sætte Statsbanetaksterne saaledes, at de kunne skaffe Banerne det under vore Forhold størst mulige Udbytte. Men selv om man opstiller dette som Grundregel, er det klart, at enhver saadan Grundregel har sine berettigede Undtagelser. Det skal saaledes ikke udelukkes, at vi f. Eks. med stor Ret lade Isvogne passere over vore Baner til Transporten af Smørret til vore Udførselshavne uden derfor at forlange de Takster, som fuldt kunne dække denne Trafik, idet det for Staten har økonomisk Betydning at opmuntre denne Trafik og derved bidrage til, at Smørret overalt fra vort Land leveres den engelske Købmand i samme gode Stand, hvori det indleveres paa de danske Banestationer. For at naa det kunne vi godt forsvare at bringe Ofre, idet hver Øre pr. Pund, hvormed Prisen paa dansk Smør kan hæves, bliver til over en Million Krøner for det danske Landbrug. Det er ogsaa fuldt berettiget, naar det ærede Medlem for Kjøbenhavns 10de Valgkreds (J. Jensen) sagde, at Staten af Samfundshensyn havde Lov til at etablere billige Arbejdertog Morgen og Aften ved de større Byer for at fremme den midtpunktflyvende Bebyggelse, som man maa ønske ikke mindst for Arbejderbefolkningen. Men alt dette bør være Undtagelser; Reglen bør være den, at Taksterne sættes saaledes, at de give det størst mulige Udbytte, fordi Statskassen nu en Gang ikke er en Fortunatuspung, af hvilken man kan øse. Naar vi derfor ved billige Takster skulle give en Del af Befolkningen et Gode, maa vi lægge en Byrde paa en anden Del, der i de fleste Tilfælde vil have ringere Kaar end den, der faar Godet. I hans Grundbetragtning kunde jeg altsaa for saa vidt følge den sidste ærede Taler, naar han ønskede, at vore Statsbaner skulde give en passende Rente af den i dem anbragte Kapital. Men naar vi komme ind paa, hvorledes det skulde naas, ja saa kan jeg paa mange Punkter ikke følge ham. Med den Grundbetragtning af hele dette Forhold, som jeg har fælles med det ærede Medlem, vil han kunne forstaa, at jeg ikke blot fandt de Takster, vi fastslog for 5—6 Aar siden, urimelig lave, men at jeg i det hele taget betragtede det Skridt, vi da gjorde, som et højt besynderligt Skridt. Ville vi have Udbytte af Statsbanerne, maa vi se paa dem i det hele og store som en Statsforretning. Men hvad Mening er der da i at lovbinde denne Forretning til bestemte Takster? Hvis et privat Selskab af en hvilken som helst Art, et privat