

jeg, at det vil bidrage, ikke til at forlænge, men muligviis til at forkorte Forhandlingen, naar jeg allerede nu tillader mig at gjøre et Par Bemærkninger ved de tvende ærede Mindretals særskilte Udtalelser i Betænkningen.

Idet jeg saaledes først skal vende mig til de fra det første Mindretal, den meget ærede 7de Landssthingsmand for Kjøbenhavn (David) fremkomne Udtalelser, maa jeg bemærke, at det ganske vist har maattet overraske Udvalgets Fleertal noget at see, at han tillægger denne Sag en vis politisk Betydning, og at han har fundet et Middel til at sammenknytte de enkelte Dele af Staten deri, at det sjællandske Jernbaneselskab kommer til at overtage Bestyrelsen af samtlige vore Jernbaners Drift. Da det nu dog fornøstgiis ikke kan være Personerne, som skulde kunne have denne Magt, maa altsaa, som det ærede Medlem ogsaa udtrykkelig i Betænkningen siger, den forbindende Magt ligge deri, at Jernbanerne blive ledede efter eensartede Grundsætninger. Men i saa Henseende vil jeg da gjøre opmærksom paa, hvad det meget ærede Medlem ogsaa selv paa et senere Sted i Betænkningen har antydet, at allerede de sjællandske Jernbaner ledes efter meget forskellige Grundsætninger, og at der altsaa aldeles ikke er nogen Sikkerhed eller engang nogen Nøiemlighed for, at der, naar det sjællandske Selskab overtog de jydsk-syenske Baners Drift, vilde fremkomme Eenhed i de Grundsætninger, hvorefter de forskellige Baner dreves. De antydede Forskjelligheder vilde jo tildeels allerede være de Herrer bekendte, thi om Klampenborgbanen skal jeg naturligviis ikke tale, da den er en Lystbane, som har sit særlige Formaal, og da den nu vil blive det endnu mere, end den hidtil har været det, idet Bestyrelsen for denne Bane jo nu vil give fri Concert og næsten frit Bad til dem, der ville kjøre paa den; men jeg skal, idet jeg holder mig til Nordbanen og Korsørbanen, gjøre opmærksom paa, hvad der vil være de Herrer bekendt, at, medens der nu paa Helsingørsbanen er indrettet 4 Tog, der afgaae paa nogenlunde bequemme Tider og vistnok i det væsentlige hyldestgjøre Trafikken, og som, uagtet de to af dem ere forenede Gods- og Person-tog, heller ikke bruge en uforsholdsmaessigt lang

Tid til at tilbagelægge Veien, befinde vi os derimod paa Korsørbanen endnu accurat paa det samme Standpunkt, hvorpaa man stod i 1857, da denne Bane blev aabnet, idet der endnu kun gaaer 3 Tog paa den, af hvilke det ene tilmed gaaer med en saadan Langsomhed, at det ligesaa godt som at kaldes et Varetog kunde kaldes et Snegetog, idet det bruger henved 6 Timer til at tilbagelægge Veien. Fremdeles er der paa den Helsingørste Bane indført den moderne Forbedring, at man kan tage Tour- og Retour-billet og da faaer en betydelig Rabat, hvilket man derimod ikke kan gjøre paa Korsørbanen; i ethvert Fald faaer man da ikke nogen Rabat, saa at man, skøndt Ringsted og Helsingør ligge i den samme Afstand fra Kjøbenhavn, nemlig af omtrent 8 Mile, kan rejse fra Helsingør til Kjøbenhavn og tilbage igjen for 9 Mark, medens man til og fra Ringsted maa betale over 11 Mark for enhver af Tourene eller ialt 22 Mk. 12 s. Fremdeles er der indført Abonnement paa Helsingørsbanen; jeg veed ikke Noget om, at det strækker sig til Vestbanen; i alt Fald har jeg ikke hørt Tale derom. Dette er ikke ringe Forskjelligheder, og jeg holder mig forvisst om, at Vestjællænderen ikke finder sin Interesse vel varetaget ved den Vilkaarlighed, som saaledes har fastsat temmelig forskellige Principer for de to paagjældende Jernbaners Drift. Hvis nu det ærede Medlem vil sige, at det indeholder Beviis for, at den sjællandske Jernbanebestyrelse forstaaer at varetage det Almenes Interesse, saa siger jeg: Nei, det indeholder ikke Beviis herfor, men det indeholder Beviis for, at det sjællandske Jernbaneselskab, hvor der er Concurrence, retter sig derefter, nedsetter sine Forbringer og stræber saa meget som muligt at tilfredsstille Publicums Tær, men at det derimod, hvor der ingen Concurrence er, ikke synes saa stærkt at bestræbe sig for det samme Formaal. Det er derfor vistnok ogsaa sandsynligt, at der, hvis det sjællandske Jernbaneselskab overtager de jydsk-syenske Baner, vil gjøre sig forskellige Grundsætninger gjældende med Hensyn til deres Drift. Paa Strækninger, hvor der ingen Concurrence finder Sted, f. Ex. mellem Høstebro og Aarhus, vil man da sikkert nok følge andre Grundsætninger end f. Ex. mellem Aarhus og Fre-