

jo ogsaa andre Ting, man bør tage i Betragtning, naar man vil bedømme Jorrentningen af Statsbanen og gjøre den rigtig op. Først og fremmest maa der ses hen til Anlægets Bestaffenhed og Dyrhed. Naar man f. Ex. hos os bygger en Limfjordsbro, anlægger Dampfergehavne, bygger Dampferger og holder dem i Gang, lægges Udgifterne dertil uden videre over paa Jernbanevæsenet som en Kapitalbyrde. En Del lægges paa Jernbanevæsenet som Kapitalbyrde og en Del paa de aarlige Forøgelser paa § 27 som Bidrag til Udvidelse af Materiel o. s. v. Og det skal der saa hvares fuld Rente af. Endvidere maa Jernbanen bære det Tilskud, som Søfarten kræver, og det er ikke ubetydeligt. Linien Kiel-Korsør skal holdes i Gang, der skal holdes Dampferger over Store og Lille Belt samt Masnedjund og flere andre Færger. Det koster i positive Udgifter omtrent 200,000 Kr. om Aaret; det vil sige Jernbanen biditeres for et Tilskud hertil af omtrent 1000 Kr. for hver Jernbanemil; dette burde i Virkeligheden regnes den til Gode, og det er Noget, som vore Nabolande ere fri for. Desuden skal Jernbanen forrente disse Anlæg. Naar man vil gjøre Jorrentningen rigtig op og se, hvorledes vi staa overfor andre Lande, maa Alt det tages med i Betragtning. Men der er tilføjede andre Ting, der maa tages væsentlig i Betragtning. Der er for det Første den Konkurrence, som vort Jernbanevæsen er undergivet, og jeg vil bede Noget, om de kunde vise mig lignende Forhold i noget andet Land. Tag f. Ex. Forholdene mellem Sjælland-Kjøbenhavn, og mellem Fyn og Kjøbenhavn saa vil man se, at der allevegne findes Dampstibe, som besørge Passager- og Godstrafikken. Gaar man derimod til Sverige saa have de der gjen-nemgaaende Linier mellem Stockholm og den vestlige Del af Sverige, baade for Personer og Gods. De have saaledes andre Forhold. Hos os kan man umulig konkurrere med den private Søfart, og derfor maa selvfølgelig Jernbanen blive stillet vanskelig. Jeg har ofte forundret mig over, at man overhovedet kan faae det ud af det, som man faar. Der er endnu et Forhold, som her absolut maa tages i Betragtning, nemlig Landets Karakter og Produktionens Karakter. Hvad er det for Gods vi transportere med Jernbanen? Det er især levende Dyr, Kreaturer, Smør, Flæsk, Fisk, Væg og deslige. Det er Hovedtransporten, og det er Altsammen Varer, der fordrer en særlig Omhu, hurtig Befordring og Hensyntagen i alle Retninger. Men hvorledes er man i den Henseende stillet i andre Lande? Der er man stillet

saaledes, at naar der er stor Bjerghværtsdrift, stor Skovdrift eller stor Industri i det Hele taget, har man der en Massetransport, som vi aldeles ikke have nogen Anelse om, en Massetransport, som ganske vist besørges billig, men som ogsaa har det Gode ved sig, at den ikke haster, at Transporten kan besørjes, naar Tid og Leilighed kræver det, og kan besørjes uden store særlige Opoffrelser. Det kan altsaa ikke siges, at vort Jernbanevæsen blot er nogenlunde heldig stillet, naar det, i Forhold til Jorrentningen, skal sammenlignes med andre Lande. — Saa nævnte den ærede Ordfører Administrationens Dyrhed. Jeg veed nu ikke saa bestemt, hvortil der sigtedes, men det var formodentlig til Overadministrationen. Jeg tror ikke, at Jernbanerne have noget større Togpersonale eller Stationspersonale end fornødent. Jeg tror, det er fuldt optaget og ikke lønnet højere end forvarligt er, saa der kan vistnok ikke tales om Dyrhed. Det skal derfor formodentlig være Overadministrationen, der er dyr. Ja det hører man fra alle Kanter, og vi kunne vel ved en anden Leilighed komme nærmere ind paa en Forhandling om det. Jeg tror ikke, man har Ret deri. Jeg tror, man glemmer, at der er foregaaet en Forandring i Overadministrationen, efter at begge Jernbanekomplekser ere samlede. Før var der to Direktører, der væsentligst vare Driftsbestyrere ved Siden af at være Overhovedet ved Afdelingerne, nu er det blevet to selvstændige Afdelinger hvor Linieforvaltningen er stillet med en vis Selvstændighed, og over dem staar Centraladministrationen, der dels er ledende for Principerne og dels kontrollerende. Under den findes ganske vist et talrigt Personale, men den langt største Del af Personalet findes under Regnskabsafdelingen, Kontrolafdelingen og den statistiske Afdeling, Afdelinger, som det er aldeles nødvendigt for Jernbanen at have. Men vi ville ganske vist nok komme ind paa en nærmere Forhandling om disse Forhold ved en anden Leilighed. Jeg skal her sige til den ærede Ordfører, at med Hensyn til Forelæggelsen af Organisationsplanen, som jeg har stillet i Udfigt, udtalte jeg i Fjor, at det var mit Ønske at komme til at forelægge den i Aar, og jeg har udtalt det Samme for kort Tid siden i Udvalget. Sagen er nu saa vidt fremskreden, at den foreligger i Enkelthederne for mig; det er kun den endelige Bearbejdelse, der er tilbage. Der er en Mulighed for, at den kunde bringes frem i Marts Maaned, men jeg vil dog betænke mig noget paa det, thi det er jo nemlig en meget stor, omfattende Sag, som fordrer en grundig Behandling i Rig-