

Forpagteren have frie Hænder, saa kan man være sikker paa, at man vil komme til et Resultat, som i pekuniær Henseende vil være fuldt tilfredsstillende, det vil sige et Resultat, der giver os en Indtægt, der svarer til den, som den svenske Stat har af sine Statsbaner. Det antager jeg imidlertid ikke, man vil gjøre. Vil man ikke det, vil jeg pro secundo sige, at man bør reducere Administrationsapparatet, hvis det er for stort, og jeg tror, at det er for stort. Jeg tror endog, det er saa meget for stort, at man maa dele min Beundring for den Mand, der staar i Spidsen for det, fordi han overhovedet kan administrere med et saa vidtløftigt Apparat, som det er. Jeg tror, at den Del af Publikum, der siger, at det er blevet til for meget Omkostning med Statsbanernes Bestyrelse, har Ret. Jeg tror ikke, man kan besynde det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse for, at det ikke forstod, hvad der til en vis Grad kunde kaldes bureaukratisk Ledelse. De vare praktiske Folk, men deres Administration var sikkert ikke fri for en bureaukratisk Tendens, men det er klart, at denne Egenstabs Ledelsen er blevet meget større siden. Jeg skal nævne et Exempel, som iøvrigt ikke ophjser noget Videre, da man ingen Sammenligningspunkt har. Der var, som man vil se af Driftsberetningen, i Driftsaaret 1886—87 beskæftiget 237 Personer i Centraladministrationen, og, da Udgiften senere er steget, maa vel ogsaa Personantallet være blevet større, det ved jeg ikke, men jeg tvivler som sagt ikke om, at Apparatet er meget for stort. Jeg tvivler ikke om, at man har været for energisk til at systematisere, og at man har været for ivrig for at frue hele denne store Virksomhed ind i en fast Jernramme af lutter Reglementer og Normer, saaledes at der levnes intetsomhelst Spillerum for de paa-gjældende Personers Konduite, af hvis Nær-værelse det dog til syvende og sidst i mange Henseender under kritiske Omstændig-heder kommer til at afhænge, om det skal gaa godt eller ikke. Jeg tror, at den Maade, hvorpaa det sjællandske Jernbaneselskab administrerede sine Baner, var ikke alene mere økonomisk, men ogsaa meget mere praktisk. Det lagde mere Bægt paa at tilveiebringe et humant Tillidsforhold mellem de høiere og lavere staaende Funktionærer, som bundede i en fra de Overordnede Side bestemt udvist Tillid til den paa-gjældende Embedsmands ikke alene Honnøret og Hæderlighed, men ogsaa Nær-værelse og Takt til at finde det Rette under vanskelige Forhold. Jeg tror, at dette hjalp det sjællandske Jernbaneselskab med

Hensyn til Driften ud over mange Vanske-ligheder, og jeg tror, det havde været ønske-tigt, om man i alt Fald i nogen Grad havde benyttet det samme Princip i Statsbane-driften. Jeg tror i alt Fald, ikke man tør sige, at Driften, trods de meget betydelige pekuniære Offre, Statskassen har maattet iklæde sig, i Anledning af Overtagelsen for Statens Regning af de store Banekomplekser, er bleven i noget væsentlig Grad mere til-fredsstillende for det trafikerende Publikum end før. Enden jeg slutter, vil jeg blot til-lade mig at fremføre et eneste Exempel paa, at Statsbanedriften ikke altid og under alle Forhold har været saa meget bedre og saa meget mere i det trafikerende Publikums Fæ-vør, end den private Banedrift, som saa ofte er blevet gjort gjældende. Trede Medlem-mer ville erindre, at man ved Loven af 26de Juni 1879 enedes om Anlæget af en Del små Baner her i Landet, hvoraf jeg blot vil nævne de to Baner, som have Betydning for mig i denne Sammenhæng. Det var nemlig de to Baner, med Hensyn til hvilke man mente at have det største Krav paa de paa-gjældende Egne, og for hvilke man for-langte, at Egnens Beboere skulde yde det største Bederlag for at opnå det Gode at faae en Jernbaneforbindelse. Det var nemlig Strækningen Thisted—Ottesund, som er 8,1 Mil, og Ringe—Faaborg, som er 3,9 Mil lang; af disse to Baners Opland krævedes der et Tilskud af 80,000 Kr. pr. Banemil, førend Anlæget kunde komme i Stand. Disse Til-skud bleve præsterede og Banerne bleve byg-gede. Den første af disse, Thisted—Ottesund Banen, er, som bekendt, helt og holdent Stats-bane, den drives for Statens Regning og ved dens Foranstaltning, og den anden er bortforpagtet til privat Drift til det syd-synste Jernbaneselskab. Nu skulde man synes, at der maatte være gode Chancer for en saa betydelig Banestrækning som Ottesund—Thi-sted, at den var vel forsynet med Tog og i det Hele godt betjent under Statsbanedriften, medens enhver trafikkyndig Mand maasse snarere vilde have Skrak for at drive en lille Banestump som Ringe—Faaborgbanen, der er af en saa ringe Længde, at man ikke kan vente noget fornuftigt økonomisk Resul-tat ud af Driften. Her er imidlertid det Modsatte Tilfældet, og naattet den ene Bane drives som Statsbane og den anden er bort-forpagtet mod en Afgift, der er saa betydelig, at Forpagteren hvert Aar maa give et meget betydeligt Tilskud af sin egen Lomme for at svare Afgiften, viser det sig dog, at den Bane, der drives for Statens Regning, Thi-