

fhjdselse ikke alene i den Henseende, at Styrelsen af en Jærnbane, der saaledes snart er til Lands og snart til Søs, er langt vanskeligere end Styrelsen af en Jærnbane, der kun har at gøre til uden Afbrydelser, hvor altsaa Forholdet i den Henseende er ganske anderledes ensartet. Men det har ogsaa i en anden Henseende en ganske overordentlig stor Betydning, og det er den, at baade Personførdsele og Godstransporten er af en aldeles forskillig Art og Bestaffenhed. Jeg skal i saa Henseende, da den ærede Ordfører har oplæst saa mange Tal, tillade mig at oplæse nogle ganske saa Tal, som jeg anser for skikede til at kunne illustrere det paa en saadan Maade, at man kan se, at jeg har Ret i, at dette har en ganske overordentlig Betydning. De 2 Regnskaber, jeg har sammenlignet, ere det næstsidste her fra Danmark med det tilsvarende fra Sverige. Jeg kan ikke anstille Sammenligningen for det sidste Aars Bedkommende, da jeg ikke for Sveriges Bedkommende har været i Stand til at faa fat paa dette Lands Regnskab, skønt det rimeligvis er udkommet; jeg maa altsaa holde mig til Regnskaberne for det næstsidste Aar, og det er ganske vist ikke til Skade for Sverige; thi, som de Herrer vide, er Udviklingen af hele Transportvæsenet og hele den Indtægt, som deraf flyder, tiltaget meget for Danmarks Bedkommende i sidste Aar, saa meget, at man ikke kan forudsætte, at den har været større, men langt snarere maa forudsætte, at den har været meget mindre i Sverige. Inden jeg oplæser disse Tal, skal jeg dog tillade mig at bemærke en Ting. Der er en anden stor Forskel mellem Statsbanedriften i Sverige og her i Danmark, som har overordentlig stor Betydning, men som jeg i Ojeblikket glemte at anføre. Det er denne, at Jærnbanedriften i Sverige er en fuldstændig indenlandsk Drift, medens Jærnbanedriften i Danmark for en stor Del er en international Drift. Baade Sverige og Norge ligge bag ved Danmark, og deres Forbindelse ihj paa gaar væsentlig over Danmark. Det er Danmark, der staar i Forhold til alle de Jærbaneforbindelser, der ligge ihj paa, hvad enten man skal imod Sydost eller Sydvest eller videre. Det giver et meget betydeligt indviklet Arbejde for den danske Administration, som den svenske er fri for. Her skal jeg tillade mig at oplyse, at disse to Jærbanenet vare, for Danmarks Bedkommende 1,522 Kilometer — det vil sige, det er Statsbanenet — for Sveriges 2,613 Kilometer. De ville altsaa se, at hvad selve Udstrækningen angaar, er det danske Jærbanenet omtrent  $\frac{1}{2}$  af det svenske, men trods dette var der dog straks et Punkt, som var

af væsentlig Betydning, nemlig at Stationsantallet var større i Danmark end i Sverige. Stationerne vare i Danmark 271, medens de i Sverige vare 266, altsaa tæt op imod Antallet i Danmark, men dog mindre. Naar vi nu se paa en Ting som Persontrafikken, viser det sig, at den i Danmark paa den mindre Udstrækning var godt og vel dobbelt saa stor som paa de svenske Baner med den større Udstrækning. Persontrafikken var i Danmark paa det nærmeste 9 Mill. eller nøjagtigere 8,970,000, medens den i Sverige var 4,340,000. Medens der altsaa i Sverige befordredes 1,700 Personer pr. Kilometer, befordredes der i Danmark 5,900. Naar vi gaa over til Godsaffikken, viser det sig, at Mængden af Gods efter Vægt, efter Tons, var i Sverige næsten dobbelt saa stor som i Danmark, med andre Ord, at pr. Kilometer er den i Sverige befordrede Vægt lidt større. Men naar vi se hen til, den Administration, der fordrer, den Ulejlighed, der dermed foraarlages for Jærnbanebestyrelsen og Jærbanepersonalet, bliver det noget helt andet. Vi ville se, at det store Tal for Vægt samler sig i Sverige ganske simpelt og naturligt om saadanne Varer som Tømmer, Træ, Stenful, Jern og Malme, kort sagt saadanne Produkter, som kun behøve at smides op paa nogle Vogne og ikke fordrer nogen særlig Behandling, men føres af Sted og afleveres paa en saadan Maade, at Jærbanens Funktionærer egentlig ikke have andet at bestille, end at lade Vognene trække den Strækning, som Produkterne skulle bringes. Derimod er Hovedmængden i Danmark af en helt anden Bestaffenhed, nemlig for en stor Del af en saadan Bestaffenhed, at den absolut paabyrder Personalet meget stort Besvær og meget Arbejde og derfor ogsaa nødvendigvis gør det større Materiel. Jeg skal nævne et enkelt Tal; man kan jo ikke faa Tid til at medtage alt. Medens der paa de svenske Jærbaner kun befordredes 14,000 Heste — jeg vælger levende Dyr, da deres Behandling jo kræver særlig Omhu — befordredes der paa de danske henimod 38,000, altsaa med andre Ord næsten 3 Gange saa mange. Gaa vi dernæst til andre Dyr, befordredes der paa de svenske Jærbaner 309,000 og paa de danske 739,000, altsaa over dobbelt saa mange. Jeg har nævnt dette, fordi jeg lige over for den Udtalelse, som er fremkommen fra den meget ærede Ordfører, tror det er nødvendigt at sige, at man ikke saadan uden videre kan sige: Der er saa og saa mange Embedsmænd, saa og saa mange Funktionærer ved de svenske Baner, medens der er saa og saa mange ved de danske og