

ikke blot er en simplere, men ogsaa en billigere Ledelse af Jærnbanevæsenet. Den ærede Ordfører nævnedes et Tal, 250,000 Kr. Jeg tror, det var en Sammenligning mellem Flertallets og Regeringens Forslag, jeg vil selvfølgelig hellere sammenligne Mindretallets og Flertallets Forslag. Sammenligningen er ganske vanskelig eller rettere sagt umulig at gennemføre fuldt ud, fordi Mindretallet ikke har anset sig for berettiget til saa bestemt at fastsætte Antallet af de forskellige Embedsmænd, som Flertallet har gjort; men noget kan der dog sammenlignes. Man kan sammenligne den egentlige Centraladministration. Sammenligner man dem, saa er Forholdet mellem Flertallet og Mindretallet ved Ledelsen et Par og trestindstyve Tusind Kr. Foruden det vil der i Virkeligheden kun være Tale om en Merudgift paa Grund af de Linieforvaltninger, vi ønske at opretholde, og hvad Udgiften der vil blive, er ikke nemt at sige. Store Besløb vil det nu under ingen Omstændigheder blive, men det vil aldeles intet blive, hvis man ad anden Vej vil substituere dem og staffe sig de Goder, som Linieforvaltningen vil kunne staffe os, og allermindst, hvis man gaar den Vej, den ærede Ordfører mener, at vi skulle, nemlig at vi skulle tage 8 Linieforvaltninger med virkelig Nødvendighed til at afgøre og med denne Dobbeltthed, som disse ville faa, saa vil Udgiften ved at opretholde dem og styre dem tilfredsstillende absolut blive større end ved de to, Mindretallet vil bevare, ogjaa større, end hvis man gaar til tre, hvad jeg personlig kunde ønske at dele dem i. Altsaa, meget ud over disse 60,000 Kroner ville vi ikke komme. Men lad det saa ogsaa komme noget her ud over, saa vil jeg ærlig talt sige, at over for et Spørgsmaal, hvor der er Tale om Ledelsen af en Institution, hvis Budget er 16 Millioner Kroner eller der op imod, spille 60—100,000 Kroner en saa lille Rolle, at man gerne kan se bort fra dem, og at derfor den ærede Ordfører over for det økonomiske kun har nogen Ret, hvis han kunde sige, at det er ikke selve Administrationen, der er saa dyr ved det nuværende, nej, det er hele Banernes Drift, som bliver dyrere, og det er, antager jeg, det, som maa være Meningen, naar han bestandig drager frem, hvor kostbar vor Jærnbanedrift er, dels sammenlignet med den, vi havde, før vi fik sammensmeltet, og dels sammenlignet med de tilgrænsende Landes. Jeg skal ikke komme videre ind paa en Sammenligning med Forholdene, før vi fik sammensmeltet. Jeg skal kun sige, at det er saa simpelt og klart, at naar man overtager et større Banekompleks, der har været drevet af et Aktieselskab

med det bestemte Hovedformaal at staffe sig en saa stor Indtægt som muligt, saa maa der komme en Narraekke, hvor der kommer en Nedgang, og hvor man faar en mindre god Balance, netop hvis man driver det paa den rette Maade. Og her kommer jeg naturligt ind paa en Ytring af den ærede Ordfører i Gaar, som undrede mig: han sagde, at han vilde selvfølgelig ikke lægge Administrationen til Last, at Indtægterne ikke vare større, end de vare; nej, det var kun Udgifterne — thi det andet vare de jo ikke Herre over — smaa Indtægter kunde man ikke lægge dem til Last. Ja, jeg maa jo sige, at der er nogen Sandhed deri. Der er den Sandhed, at hvor intet er, har Rejseren tabt sin Ret, at lægger man en Vane i et Terrain, der ingen Trafik har, kan ingen, selv den bedste Drift, staffe Trafik. Men lige saa vist er det, at en Jærnbaneadministration har et lige saa stort Ansvar over for at staffe den Trafik, som de tilhørende Strækninger kunne give, som den har over for at staffe smaa Udgifter. Og naar man kommer ind paa det, at det har lige saa stor Betydning at staffe Trafikken frem som at mindste Udgifterne, kommer man netop ind paa det, der bestemt maa gøre Afskillelsen mellem Forholdene her og Forholdene just i vore Nabolande, som den ærede Ordfører bestandig trækker frem. Jeg skal her nævne et Faktum, der forekommer mig ret oplysende, at medens enhver rejsende i Sverige giver Banen en Indtægt af 1 Kr. og nogle og halvfjerdsindstyve Ore, saa giver enhver rejsende i Danmark kun Banen en Indtægt af 83 Ore, altsaa en Del under det halve. Naar man nu ved — hvad det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (Scharling) vist i allerhøjeste Grad vilde kunne illustrere — at Udgifterne ved en rejsendes Transport ere saa væsentlig knyttede til at modtage og afsætte ham, at det, om man fører ham lidt kortere eller lidt længere ikke spiller nogen stor Rolle, vil man kunne forstaa, at med saadanne Forhold er der bedre Villkaar for den ijenste Drift end for vor. Men gælder det for rejsende, saa gælder det i meget højere Grad for Gods. Jeg vil ikke tale om, hvad der blev fremsført, at der i Sverige gennemgaaende er Tale om langt simplere Varer, men jeg vil særlig fremdrage det, at enhver Vare, der transporteres i Sverige, maa faa en længere Transportafstand; naar den en Gang er læstet paa, fører den i store Strækninger uden at give videre Udgift, det maa give Forhold, som give ganske anderledes Indtægter i Forhold til Udgiften, end her