

komne. — Med Hensyn til Toghhyppigheden vil det af denne Artikel ses — og jeg tror, som jeg sagde før, at Ophængningerne ere fuldstændig autentiske — at vil man blot tage de 3 mest befærdede Baner her paa Sjælland, ere Togene paa Helsingørbanen fra det sjællandske Jærnbaneelskabs Tid forogede paa Helsingørbanen fra 10—16, og paa Masnedssundbanen fra 6—10 og paa Korsørbanen fra 8—16, altsaa akkurat det dobbelte. Her er kun Tale om Passagertog. — Med Hensyn til Kørehaftigheden skal jeg ikke spille Tingets Tid med at gaa i Grøfteligheder i den Henseende. Jeg skal kun nævne, at ved den mest befærdede og vigtigste af Banerne var Toghurtigheden i 1880 2 Timer 40 Minutter og i 1891, altsaa nu, 1 Time 58 Minutter. Det vil med andre Ord sige, at der er en Besparelse af Kørtiden af over en Fjerdedel. Ogsaa i den Henseende synes der at være gjort ret gode Skridt overfor Publikum. — Nu kommer jeg derimod til den 3dje Forbring, til de billigere Takster, og i saa Henseende maa det siges, at Billetpriserne gennemgaaende ere nedsatte, ganske vist forstelligt nedsatte, men dog med indtil en Femtedel, og et Abonnementskort paa 1 Mils Rejse i et Aar er gaaet ned fra 31 Kr. til 19 Kr. Godstaksterne ere imidlertid meget stærkere nedsatte, og jeg skal blot nævne et Par særlig fremtrædende Eksempler i saa Henseende; et, som rammer Agerbruget, og et, som rammer Handelen. I 1880 kostede en Vognladning Kreaturer fra København til Jylland, f. Eks. til Silkeborg 127 Kr. 60 Ore; nu koster den kun 58 Kr. 50 Ore, altsaa ikke en Gang det halve. En Vognladning Kul eller Jærn paa 20,000 Pd. kostede den Gang fra Altona over Vandrup og hertil 315 Rmk. Nu koster en Vognladning Jærn, vel at mærke helt nede fra Røsn og hertil, kun 193 Rmk., en Vognladning Kul direkte fra Minerne i Westphalen og hertil endog kun 149 Rmk. 70 Pf., medens den før alene fra Altona og hertil kostede 315 Rmk. Det er saa kolossale Nedsættelser, at jeg nok synes, at med Hensyn til disse Punkter kunde Publikum ikke stille større og stærkere Krav til Jærnbaneadministrationen. — Men det maa ikke glemmes, at ved Siden heraf er der en Masse af Behageligheder og Bøvemmeligheder, som ere tilflydte det rejsende Publikum. Det skal blot nævnes, at der nu passerer ret mange Vogne med Toilettrum, hvad man før ikke kendte, og at der er langt bedre Opvarmning, Belysning, ja man er jo endog gaaet i Færd med at indføre elektrisk Bys her, men hvad der frem for alt bør fremhæves, er de næsten uanede Forbedringer i

Bæltoverfarterne ved Dampfærgerne. Skal derfor vor Jærnbaneadministration virkelig dømmes efter de Resultater, som foreligge med Hensyn til en hurtig, billig og bekvem Jærnbanebefordring, tror jeg ikke, man har nogen særlig Grund til at være enghellig.

Underledes turde maaste Forholdet stille sig med det andet Hovedhensyn: en god og tilfredsstillende Forrentning af de store Kapitaler, som ere anbragte i vore Baner. Men jeg vil dog her forudstille, at i saa Henseende er vort Land særlig uheldig stillet, navnlig i Forhold til de skandinaviske og til de store kontinentale Stater. I Modsætning til disse er vort Land som bekendt et Drige, hvor Jærnbanenettet overføres paa mangfoldige Punkter af Bælter, der igen foranledige Tidspilte og meget bekostelige Overfarter, men ved Siden af disse Ulemper er der navnlig en anden og for Banernes Forrentning sikkert ikke mindre Ulempe, nemlig den, at ved Siden af Banerne løbe konkurrerende Dampskibslinier, som dele Trafikken, noget, som man ikke har i de store kontinentale Stater. Til Trods for alt dette — og jeg tror, at man bør tage alle disse Omstændigheder under tilbørlig Overvejelse, naar man vil domme ret og billigt med Hensyn til Forrentningspørgsmaalet — tror jeg, at selv her har Administrationen ikke stillet sig ueffent ved sin Opv. Jeg skal ikke lægge Skjul paa, at jeg selv her har udtalt nogen Betænkelighed over for den mindre gode Forrentning, men siden den Tid — det ligger jo noget tilbage i Tiden — er der stet en glædelig Fremgang i Driftsoverstuddet, og saa overraskende, tør jeg sige, at den fortjener at belægges med nogle Tal. I Driftsaaret 1887—88 var Driftsoverstuddet med et rundt Tal ca. 1,700,000 Kr., medens Overstuddet 3 Aar efter, i Driftsaaret 1890—91, var steget til ikke mindre end 3,100,000 Kr., ligeledes med et rundt Tal. Efter alt, hvad der foreligger, vil det nu snart tilendebragte Driftsaar 1891—92 vistnok bringe et Driftsoverstød paa 3,400,000 Kr., idet er altsaa fordoblet i Løbet af de sidste 4 Aar. Det forekommer mig, at det i Virkeligheden er en baade glædelig og overraskende Fremgang. Dermed skal ikke være sagt, at jeg i alt Fald tror, at en saadan Fremgang vil blive stadig vedvarende, endnu mindre, at den i tilsvarende Grad vil blive stigende; jeg holder mig i dette Øjeblik blot til det alt opnaaede, at vi omtrent have en Forrentning af 2 pCt. ud af de Kapitaler, Staten har anbragt i Banerne. Det er nemlig 163 Millioner, maaste forrekkere 162, s Millioner; men jeg er i Tvivl, om man ikke hertil skal lægge den for de sjællandske Jærn-