

derfor, nemlig at det skulde blive billigere og simplere, og at man ved at raade over baade Personel og Materiel vilde komme til en billigere Drift, har ikke holdt Stif. Maaste en og anden her vilde sige, ja, men Sagen er, at der er kommet saa mange Baner ind under Hoveddriften. Det er sandt, det er der, men det er dog ikke Baner, som skulde være særlig dyre at drive; det er jo Herning—Silleborgbanen, Herning—Sternbanen, Lybanen, Rhomgaardbanen, Raubers—Grenaabanen og maaste endnu flere. Det er dog ikke Baner, der ere saa dyre at drive. Dytige private Entreprenører mene endogsaa, at saadanne Baner skulde kunne drives for en 12,000 Kr. pr. Mil. Det er maaste for lavt regnet, men for en 18—20,000 Kr. pr. Mil maatte det dog kunne gøres, men vi se her ganske anderledes enorme Driftsudgifter. Der er ingen Sammenligning, og der kan naturligvis ingen Sammenligning være, men jeg har ogsaa kun fremhævet det som et Moment, der ikke burde bidrage til at fordyre; men snarere burde lette Driftsomkostningerne pr. Mil. Jeg skal for Resten erkende, at der, som den ærede sidste Taler med Rette fremhævede, har været en Fremgang i de sidste Aar fra 1,700,000 Kr.; men det er ogsaa et særlig daarligt Aar, han har taget til Udgangspunkt — i Løbet af 5 Aar indtil nu i Aar, hvor det efter al Sandsynlighed vil blive saadan noget som 3,400,000 Kr. Jeg skal fremdeles erkende, at man tidligere har været tilbøjelig til at ville slaa sig til Ro med en Rente af et Par Procent, og at de ere nær ved at komme til Stede, lader jeg ikke bestride. Men ikke desmindre hævder jeg dog, at naar man ser hen til de Sammenligninger, jeg her er fremkommen med, som for Resten enhver kan læse sig til i Driftsberegningen, og som altsaa fremtræder med tilbørlig Autoritet, lader det sig ikke bestride, at den Motivering, man er kommen med fra Sammensmeltningen, og som skulde synes at være rigtig i enhver Henseende, ikke har holdt Stif.

Skvad nu selv Tilfredsheden eller Utilfredsheden, det, som den ærede sidste Taler kaldte Dygtigheden i Bedelsen, eller Ikke-Dygtigheden angaar, skal jeg ikke lægge Vægt paa de ikke saa Klager, der fremkomme, i det jeg jo allerede tidligere har erklæret, at det ogsaa i fuldt Maal fandt Sted over for det sjællandske Driftselskab, ligesom det jo vel ogsaa sikkert vil finde Sted over for en hvilken som helst Jærnbanebestyrelse. Den første Taler i Gaar (Rump) nævnte med fuld Ret, at Jærnbanedriften var et industrielt og merkantilt Foretagende. Ja, det er

sandt, men det er der, man har anset over, og ikke helt med Urette, at den ikke var merkantilt og industrielt nok, men at den var for juridisk og bureaukratisk. Det er muligt, at det er efter alle Kunstens Regler i saa Henseende, og selve det spøgende Eksempel, som det ærede Medlem for 2den Kres (B. Lunn) fremkom med om Kontorstolen — jeg opfattede det nærmest som et tænkt Eksempel, den højtærede Minister tog det for Udvord, men det er dog vel kun et tænkt Eksempel — skulde vel, enten det nu blot er tænkt eller virkelig har fundet Sted i den Belysning, han gav det, tjene til at fremhæve det alt for store Omsvøb, der finder Sted. Jeg tør heller ikke benægte, at det ikke er Tilfældet. Det forekommer mig nok, at Juristerne nu, som vi desværre her i Landet have faaet alt for mange af, spille en større Rolle, end de burde ved denne Institution, og der er vist nok et meget stort Antal Jurister ansat i Jærnbanebestyrelsen. Det er altsaa navnlig det, at det ikke har været tilstrækkeligt merkantilt, ikke i den Forstand imødekommende, som man kunde ønske. Men lad mig for at undgaa enhver Misforstaaelse tilføje, at man af Jærnbanebestyrelsen — og det gælder fra øverst til nederst, saa vidt jeg har haft Lejlighed til at komme i Berøring med den, og saa vidt jeg har hørt af andre, der ere komne i Berøring med den — altid faar en overordentlig velvillig og god Behandling. Det skal siges. Jeg tror ikke, der med Rette kan klages over det underordnede Personale og heller ikke opad med Hensyn til Maaden at være paa over for Publikum, og det er naturligvis i mine Tanter en ikke ringe Ros. Men paa den anden Side kan det ikke nægtes, at Besvarelsene lade vente for længe paa sig. Der er noget af det gamle Rancellivæsen i det; det er for længe under Vejs, som det hed i gamle Dage. Man kan, som det ærede 5te Medlem for 2den Kres gjorde opmærksom paa, komme til at vente for længe, og medens Græsset groer, dør Koen — eller dør Hørsemor, som det hedder.

Der er ogsaa en besynderlig Ting ved selve Køreplanerne, som Publikum har ondt ved at forstaa. Jeg skal ikke gaa i Enkeltheder, men blot nævne en Forbindelse, som jeg kender saa nøje, den, som finder Sted mellem Øst- og Vestbanen, Stern—Standerborg. Den er utvivlsomt slet. Lad mig blot fremhæve det Faktum, uden nærmere at ophjæle det i Enkelthederne, at den Befolkning, der bor mellem Stern og Herning, altsaa ved Stern—Herningbanen, behøver tre Dage for at gøre en Rejse til Aarhus, at sige,