

stitution, være henholdsvis mere eller mindre gennemgribende. Hvis Institutionen har vist sig at have virket overvejende heldig, ja maasse endog, naar alle Forhold tages tilbørlig i Betragtning, tilfredsstillende, maa der kun med yderst variom Haand gribes ind i dens Organisation. Spørgsmaalet angaar nu denne bestemte Institution, Statsbanedriften. Hvorledes har da denne i Virkeligheden vist sig at være, hvorledes er dens Resultater? For at kunne besvare det maa maa jo egentlig først stille et andet Spørgsmaal, der gaar ud paa, hvilke Fordringer man stiller til Resultaterne; thi deraf vil jo iaen Besvarelsen afhænge. Der kunne Fordringerne jo være yderst forskellige, højt spændte eller lavt stillede efter Omstændighederne, men jeg tror dog at turde angive 2 store Hovedpunkter, nemlig paa den ene Side det trafikerende Publikums Ønsker om en god og forlidelig Færnbandedrift, og paa den anden Side Statthedernes berettigede Krav paa, at de store Statsmidler, der ere anbragte i Banerne, faa en passende Forrentning. Det vil let ses, at her staa to store Fordringer imod hinanden eller ved Siden af hinanden, og at det ikke er ganske let at faa dem forligte. Til at tilfredsstille Publikums Fordringer hører der stor Flethed, til at tilfredsstille Statthedernes Fordring om en god Forrentning hører der god Økonomi. Der hører sikkert her en ligefrem overlegen Dygtighed til at bringe de 2 temmelig modstridende Fordringer i god Harmoni med hinanden. Flertallet mener imidlertid, at det er lykkeligvis i ikke ringe Grad, man har imidlertid ikke kunnet berolige sig med at udtale en saadan Tro, der jo meget let kunde tages for en Paastand, der kunde mødes med en lige saa bestemt Paastand fra den anden Side, og Flertallet har derfor troet at burde vedhæfte Bilag til denne Betænkning, der gennem Rendsgerningernes Magt, gennem autentiske, faktiske Oplysninger ville godkende og styrke den Tro, Flertallet har. Det er Bilagene, jeg særlig vil henlede Opmærksomheden paa, idet jeg anser dem for langt den værdifuldeste Del af Betænkningen, og hvis mit Arbejde overhovedet i denne Sag kan tillægges nogen Fortjeneste, hvad jeg anser for høist tvivlsomt, maa den sikkert søges i den Andel, jeg har haft i at fremskaffe disse Bilag. Jeg maatte maasse tillade mig at bede ærede Medlemmer at tage Betænkningen i deres Haand og slaa op paa det Sted, hvor der findes et Bilag Nr. 5. Der gives heri en Oversigt over Antallet af daglige Tog og disses mindste Køretider paa Hovedbanerne. De 3 første Kolonner gibe Oplysning om,

hvorvidt Publikums Ønsker om hyppige Tog ere imødekommene. Ærede Medlemmer ville se, at naar man sammenfatter det hele, var der i Januar Maaned 1880 paa disse Hovedbaner 104 Tog, hvilket Antal steg i 1886 til 112, og i 1892 er det 136. Af Enkeltheder skal jeg i saa Henseende kun nævne de Tal, der staa allerøverst og angaa vor vigtigste Hovedlinje, nemlig Korsør—København. Paa denne var der i 1880 8 Tog, nu er der 16 Tog, altsaa ere Togenes Antal fordoblede. Jeg gaar derefter over til de sidste 3 Kolonner i Bilaget, der vise, hvorledes Publikums Ønske om hurtigere Tog er blevet imødekommnet. Jeg skal ikke gaa stærkt i Details her. For at gennemføre alle disse Baner i 1880 brugte man 1,964 Minuter, medens man nu kun bruger 1,696. For mere specielt at oplyse Forholdet, skal jeg tage den samme Hovedfærdselslinie, som jeg nævnte før, nemlig Korsør—København. Der brugte man i 1880 til det hurtigste Tog 2 Timer 40 Minuter, medens man nu kun bruger 1 Time 58 Minuter. Det vil med andre Ord sige, at man besparer $\frac{1}{4}$ af Køretiden. — I Bilag 6 findes der en Oversigt over de vigtigste Taxiarbejder, der ere foretagne siden 1880—81, altsaa under den nuværende Bestyrelse. Man vil der se, at der er indført mange Forbedringer og mange Vættelser for Publikum, dels ved betydelige Takstnedsættelser baade for Personer, Gods og levende Dyr, dels ved den gennemgaaende Indskrivning, direkte Billetter og en overordentlig udvidet og lettet Forbindelse med udenlandske Baner. — I Bilag 7 findes en Sammenligning mellem de svenske og danske Persontakster. For overhovedet ikke at trætte ærede Medlemmer med alt for mange Tal skal jeg blot tage 2 Kolonner, der sammenlignes, og dertil vælge 3dje Klasse som den, der aldeles overvejende benyttes af den store Befolkning. Man vil se, at i Sverige koster en 3dje Klasse Billet paa en Banelængde af 2 Mil 60 Øre, medens den i Danmark kun koster 50 Øre. Forstøllen er ikke synderlig stor, men hos os er det saaledes, at Forstøllen er stigende akkurat i samme Forhold som Afstanden; naar man gaar længere ned i Rækken, vil det ses, at naar man kører 40 Mil, koster Billetten i Sverige 12 Kr., her i Danmark kun 8 Kr., altsaa er Prisen her en Tredjedel mindre, end Prisen i Sverige. — En lignende Sammenligning mellem tyske og danske Persontakster findes paa Bilag 8, og tager jeg den samme Klasse, viser det sig, at i Tyskland koster en 3dje Klasse Billet til