

hen. Jeg siger hverken for eller imod. Men hvis det er rigtigt, er der da nogen, der kan tro, at det vilde blive forandret ved at skrive en Lov om, at der skal være 3 Direktører eller fire i Stedet for en? Det er de Mænd, der have Ledelsen, det er deres økonomiske Sans, deres Blik for, hvorledes en Forretning drives sundt og forstandigt i alle Maader, det er derpaa, det kommer an, ikke paa, hvad der staaar i Loven.

Alt dette er nu Administrationen. Men saa er der en helt anden Ting ved Siden deraf. Lad være, at Administrationen er nok saa slet, som man er tilbøjelig til at tro, lad være, at den er yderlig slet, og lad være, at vi ere i Stand til i Stedet at skabe endog den mest udmærkede Administration, — jeg siger da, at den, der tror, at vore Statsbaner, anlagte og drevne ud fra de Synspunkter og under Pres af de Krav, som gennem en lang Række af Aar stærkere og stærkere ere gjorte gældende af Befolkningen, og af Befolkningen fremtvungne gennem Rigsdagen, den, der tror, at vore Baner, anlagte og drevne saaledes, selv med den mest udmærkede Administration, som tænkes kan, skulde være i Stand til at give et nogenlunde godt, end sige et stort Udbytte, — jeg siger, at den, der tror det, han tror paa Mirakler. Der er her endnu i Dag mindet om vort Lands geografiske Form og Beliggenhed, hvilke Vanskeligheder der allerede i rent fysisk Henseende er skabt for en virkelig lønnende Jernbanedrift: et Land, som i sig selv lille har forholdsvis ringe Mængde baade af Rejsende og Gods at befordre, som paa enhver Strækning har at konkurrere med Transport ad Vandvejen, som hvert Øjeblik overskæres af Vandet, saaledes at man maa gaa til den kostbareste tænkelige Form for Fremførelse af Personer og Gods: det at sætte et Jernbanetog paa et Skib og sejle dermed. Under disse Forhold kræves der saa her i Landet Anlæg af bestandig ny Jernbanelinier, ind i Egne, hvor det er givet paa Forhaand, at de maaske knapt kunne bære Driften, end sige give noget Overskud. Man har i Dag i særlig Grad opholdt sig ved Kystbanen, og det ærede Medlem for Sæby (Vilh. Lassen) benyttede Lejligheden til at sige, at saa galt, som det er med Kystbanen, er det dog knapt med de jydskes Baner, og at det derfor ikke gaar an, om Københavnerne ville kaste med Sten, de bo selv i et Glashus. Det er rigtigt. Det er uheldigt, at Kystbanen hidtil har skuffet

Forventningerne i Henseende til økonomisk Udbytte i den Grad, som sket er. Det erkendes. Men det bør dog ikke glemmes, at der alligevel er en stor Forskel mellem Kystbanen og mange andre Banelinier, som vi have anlagt og fremdeles ville anlægge, uden at de kunne betale Driften, — og det er den, at det sikkert ikke vil koste stort mere end et Pennestrog at bringe Kystbanen til at betale sig. Der behøves rimeligvis ikke nogen stor Takstforhøjelse eller ret mange Aar for at faa Kystbanen til at forrente Anlægskapitalen. Men dette gælder ikke om den store Del af de Baner, som Staten i de senere Aar har anlagt, og dem, som vi ere i Færd med at anlægge, thi de rentable Linier ere vi forlængst færdige med, og de, der staa tilbage, ere dem, der frembyde mindst Mulighed for Forrentning. — Nu vel, paa alle disse Banelinier stilles der dernæst vidtgaaende Krav i Henseende til Toggangen. Paa Linier, hvor Trafikken kun kan bære to Tog om Dagen, køres der med tre Tog, og alligevel ere alle utilfredse med, at der ikke kører fire. Ved Siden deraf vokse stadig Kravene med Hensyn til Anlæg af Stationer, Holdepladser, Udvidelser, Omløbsspor, og med alt dette forlange vi endelig at køre billigere end i noget Land i Verden. Og saa tror man endda, at nogle Ændringer i Statsbanernes Styrelse skulde kunne bringe vore Jernbaner under disse Forhold til at betale sig.

Hvad der i øvrigt mest forundrer under alt dette, er, at Statsbanernes Ledelse er, jeg har Indtrykket deraf, i meget høj Grad upopulær. Naar jeg kaster Blikket tilbage paa, hvorledes Forholdene vare for 30 Aar siden, eller endog kun for 20 Aar siden, forekommer det mig, at der er sket en ganske overordentlig Udvikling af vort Jernbanevæsen. Den Gang, naar man kom fra Udlandet og gik i Land i Korsør for at køre til Kjøbenhavn, var det, som man kom paa en tarvelig Lokalbane i Udlandet. Og nu er det sikkert, at paa Hovedlinierne kunne vore Baner fuldt ud være bekendt at stilles ved Siden af de udenlandske. Baade i Henseende til Materiel, Togenes Hurtighed, Bekvemmelighed, er der sket en mægtig Udvikling. Og alle Vegne vil man have Jernbaner, over alt kalder man paa dem, og naar man endelig faar dem, er der en evig Klagen. Hvorfor? Ja, maaske ligger det noget i det, at Administrationen maaske er lidt bureaukratisk, lidt stiv, at den maaske noget mangler Bøjelighed. Det er muligt. Men for den overvejende Del tror jeg, det ligger deri, at man er mis-