

mindskes. Jernbanekommissionen har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal og har navnlig fæstet sit Blik paa Centraladministrationen. Den har ment, at der her er alt for mange Folk, for mange Kontorchefer, Fuldmægtige, Assisterter, Skrivere osv., og den anslaaer det Beløb, som vilde kunne spares ved en Reduktion, til at være 110,000 Kr. Ja, jeg mener ogsaa, at der her bør tilstræbes en Indskrænkning. Jeg skal lade staa hen, om der just kan spares en Sum af den nævnte Størrelse, men i hvert Fald række disse 110,000 Kr. ikke overmaade langt, og saa forudsættes det endda, at Udgifterne til Centraladministrationen nedsættes med vistnok $\frac{1}{4}$, i alle Tilfælde $\frac{1}{5}$. Det siger sig selv, at paa en Studs kan en Indskrænkning af dette Omfang vanskelig ske. Dernæst kommer saa Spørgsmaalet om Indskrænkninger nedefter i Personalet over det hele, rundt omkring paa Stationer osv. Ogsaa her mener jeg, at der til en vis Grad maa kunne ske Reduktioner, men heller ikke dette vil kunne ske med eet Slag. Man vil maaske sige: Ministeren kan gøre det, Ministeren har kun at udtale: Saa og saa mange Portører og andre Folk kunne undværes, de skulle afskediges. Ja, det kan Ministeren gøre, men hvad vil der blive svaret ham? Der vil svares: Vi fralægge os ethvert Ansvar; hvis det gaar galt, hvis Sikkerhedstjenesten ikke besørger fyldestgørende, hvis der sker et eller andet, saa er det ikke vor Skyld. Man vil sige: Ja, det er heller ikke Ministeren, som skal gøre dette, det er Generaldirektøren. Men Generaldirektøren vil til at begynde med meget let faa det samme Svar. Kun et langsomt, vedholdende Tryk fra oven vil lidt efter lidt kunne reformere, hvad der er at reformere. Hvis der er væsentlige Indskrænkninger, som her kunne føres igennem — og hvad der kan gøres vil ikke blive forsømt — kan det kun ske ved nøje at gennemgaa alle Enkeltheder og komme sikkert paa det rene med, hvad der kan foretages i den ene og den anden Retning. Det kan ikke bringes til Ende hverken paa en Maaned eller paa et Aar. — Men naar vi nu vende os fra Spørgsmaalet om Personalet, komme vi til alle de andre Forhold, som i ikke mindre, men snarere i langt højere Grad paavirke Udgifternes Størrelse. Det, som er Hovedgrunden til de stærkt stigende Udgifter i de senere Aar, er fremfor noget andet de stærkt stigende Fordringer til Banernes Ydeevne, som stilles af Befolkningen, og som finder Støtte og Medhold i Rigsdagen. Jeg vil ikke en Gang nævne,

at vore Naturforhold i og for sig gøre Banedriften i høj Grad kostbar. Dampfærgerne, hvad koste de ikke? Hvis vore Landsdele i Stedet for at være saaledes adskilte, at vi maa sætte Togene paa Skibe og sejle med dem, vare forbundne med Landtanger, og vi paa samme Maade vare forbundne med Sverige, blot saaledes, at man ad disse Landtanger kunde køre — jeg forudsætter slet ikke nogen Forøgelse af Trafikken — i Stedet for at sejle, vilde der alene derved opnaas en direkte Besparelse paa 1 Million Kr. Hertil kommer saa de indirekte Udgifter, som medføres ved, at Trafikken afbrydes og standses, og alle de Ulemper, som deraf følge. Men alt dette skal jeg, som sagt, slet ikke opholde mig ved. Helt bortset herfra er der en af de Ting, som i ganske særlig Grad har medført Udgifternes Stigning i de senere Aar, de stadig stærkt voksende Krav til Togenes Antal. I den Henseende er der sket en Udvikling, som de færreste vistnok ere klare over. Naar vi tage Gennemsnittet af det Antal Tog, som paa alle Strækninger tagne under et daglig køre over Statsbanerne, var dette i Begyndelsen af Halvfemserne 10—11, i Midten af Halvfemserne, da Banerne gave et meget godt Overskud, 12, men nu er det steget til 17, altsaa med omtrent 50 pCt. Det er denne overordentlig stærke Stigning af Toggangen i Forhold til Trafikken, som er Hovedårsagen til, at Udgifterne i de senere Aar ere løbne saa betydelig op. Deri ligger da ogsaa en Hovedforklaring til det synkende Udbytte af Banerne. Hertil kommer saa endvidere hele den Mængde af andre Krav, som i stadig stigende Maal stilles til Banerne. Der er i de senere Aar foregaaet en iøjnefaldende Udvikling i Henseende til Materiel, Befordring osv. Alene det, at der indføres bedre Vogne, Truchvogne, i Stedet for de almindelige, medfører betydelig forøgede Udgifter. En Truchvogn vejer for hver Plads, den indeholder, dobbelt saa meget som de almindelige Vogne. At føre de tungere Vogne frem, koster saa meget mere i Trækraft, og det slider mere paa selve Banerne. Vedligeholdelsesudgifterne stige. Der er indført elektrisk Lys i stor Udstrækning saavel i Togene som paa Stationerne. Det koster meget betydeligt. Nattogene ere blevne forøgede, og dermed stige ogsaa Udgifterne til Sikkerhedstjenesten. Ny Lettelse kræves stadig for Godsbefordringen, f. Eks. i Henseende til, hvad der skal befordres med Il- og Eksprestogene, som let