

under Hensyn til det fremtidige Arbejde kunne vælge de Mænd, som de ville have. Men her komme de til at gaa iblinde, naar den sidste Del af Valgperioden ikke benyttes til Indet end til at holde sig passiv, hævde almindelige Principer og trække sig saa meget som mulig tilbage. Det er i Virkeligheden en ukonstitutionel Praxis, som jeg vilde ønske, at vi maatte komme saa meget som muligt bort fra, og jeg vilde ønske, at navnlig i den sidste Del af en Valgperiode blev det Arbejde forelagt, som skulde gøres i den næste.

Stürup: Naar jeg paa nærværende Forslag til Finantslov ser de jysk-sjyenske Jernbaner opførte med et Nettooverskud af 1,405,000 Kr. og de sjællandske Jernbaner med et Nettooverskud af 2,400,000 Kr., tror jeg, der er Grund til at gratulere Staten ved Rjøbet af de sjællandske Baner. Jeg skal villig indrømme, at der vel med Hensyn til Driftsmaaden i dens Helhed ikke er nogen væsentlig eller særlig Grund til Klage, men paa den anden Side vil det dog være udenfor al Tvivl, at der ved Jernbanerne vil kunne indføres en hel Del Forbedringer, som ville være Behageligheder for de Reisende og en Indtægt for Banerne. Vi maa jo navnlig forudsætte, at jo behageligere det bliver at reise, desto mere vil der blive reist. Jeg skal nu først tilslade mig at gjøre opmærksom paa de Klager, man hører over den langsomme Kjørsel. Saavidt jeg skjønner, hører man endnu den Dag idag i det gamle jævne Luntetras, hvori man kjørte for 30 Aar siden, og det gaar ikke an. Alting gaar fremad, og Jernbanen maa ogsaa følge med. Det er slet ikke nødvendigt, at vi skulle bruge 3 Timer eller 3 Timer og et Kvarter for at kjøre fra Kjøbenhavn til Korsør. Det er ikke alene af den Grund, at man kunde ønske at kjøre hurtigere paa denne Route, at man maa ønske en Forandring i saa Henseende, men der er navnlig en anden, meget væsentlig Grund dertil, og det er den, at denne Route sætter os i Forbindelse med Udlændet, og naar vi tage Hensyn til Routen Korsør—Kiel, som jeg senere skal komme til at omtale, saa er det afgjort af stor Interesse for os, at vi indrette vor Jernbanekjørsel paa en saadan Maade, at Reisen fra Kjøbenhavn til Hamborg maa kunne gøres saaledes, at f. Ex. det Tog, der gaar fra Kjøbenhavn om Morgenen Kl. 6³/₄, kan være i Hamborg om Eftermiddagen Kl. 6. Det er slet ikke for meget forlangt. Ligeledes maatte det Tog, der gaar fra Kjøbenhavn om Aftenen Kl. 7, kunne være næste Dags Morgen Kl. 7 i Hamborg. En By som Kjøbenhavn bør have idetmindste to Ttog om Dagen, et om Morgenen og et om Aftenen, men det skulde da helst være virkelige Ttog, og ikke Tog, der blot kaldes Ttog, og Ttog kunne meget godt gaa fra Kjøbenhavn til Korsør i to

Timer. Nu kan der maasse være Mogle, ja Mange, der tro, at Faren ved Jernbanekjørsel bliver større, jo hurtigere man kjører. Det er imidlertid ikke Tilfældet, og det er godtgjort af sagkyndige Folk. Man har af, om jeg saa maa sige, lærde Folk i den Retning, faaet godtgjort, at enten to Tog løbe mod hinanden med en Fart af 4 Mil i Timen, eller de løbe mod hinanden med en Fart af 8 Mil i Timen, vil den Ulykke, der vil ske, omtrentlig være den samme. Forøvrigt er det dog, som bekendt, meget sjældent, at den Slags Ulykker forekomme. De fleste Ulykker forekomme derved, at Togene komme ind paa et feilt Spor. Det er nu i Grunden ikke saa underligt, at det kan ske, og at det sker navnlig i England meget ofte. Naar man reiser der og ser de Personer, som der bruges til at stifte Spor, vil man finde, at det er Personer, der i det Hele taget blive Lønnede og ere aflagte paa en saadan Maade, at man egentlig maa forundre sig over, hvorledes man kan betro saadanne Folk en saa overordentlig ansvarfuld Post. Vi maa navnlig ikke glemme, at de Reisende søge en hurtig Befordring, og naar vi kunde gjøre Luren over Jyn og Sylland til Hamborg i den Tid, jeg har nævnt, er der uden Tvivl Mange, som istedetfor at gaa over Korsør ville gaa over Land. Vi der fra den tydske Regerings Side skulde være Bansteligheder for at gaa ind paa en saadan Plan, tror jeg slet ikke. Af mindre Forbedringer ved Jernbanen skal jeg blot tillade mig at nævne et Par, og det Forbedringer, som aldeles ikke koste Noget; det er egentlig kun en lille Smule mere Hensyntagen til Publikum, som det her dreier sig om. Komme vi ud paa Jernbanegaarden paa en Tid, hvor et af de store Jernbanetog skulle afgang, ville vi finde, at uagtet der maasse staar et halvt Hundrede Mennecker og vente paa at faae Billet, kunne vi være firkte paa, at den Mand, der sælger Billetter, ikke aabner Binduet, før Kloffen er flaaet halv. Følgen deraf er naturligvis, at der ikke alene er Trængsel om at faae Billetter, men at der er endnu større Trængsel om at faae Rufferterne expederede, og i det Hele taget kommer man ind paa Perronen i Hui og Hast og glemmer som Følge deraf ofte Noget. Jeg tror, at man med Billighed kunde forlange, at den Person, der sælger Billetter, skulde have saa megen Conduite, at han, naar han ved Afgangen af et større Tog ser, at der er Mange, der søge Billetter, begynder Salget 5—10 Minuter før den fastsatte Tid. Det vilde ikke koste Banerne Noget, og være en overordentlig stor Behagelighed for de Reisende. Naar vi saa se hen til det Tidspunkt, da de Reisende skulle ind i Kupperne, da ville vi ogsaa finde — jeg taler navnlig om de større Tog, ved de smaa gaa Ringene af sig selv, — at de Reisende rende op og ned og spørge, hvor de skulle hen. Men der er Ingen, der viser dem det. Der gaar omkring to—tre