

pr. Døgn, altsaa i denne Henseende er den sydfynske Bane 12 pCt. bedre stillet end Statsbanerne. Hertil kommer saa, hvad der i Betænkningen ikke er overset, at der er den Fordel for de private Baner i Forhold til Statsbanerne, at der ved Statsbanerne er Dampfærgeforbindelsen, Farten fra Korsør til Kiel, en Forbindelse, som — det vil jeg i Forbigaaende sige — koster Staten $\frac{1}{4}$ Mill. om Aaret, og som giver Underskud. Vore 7 Dampfærgeforbindelser koste 1 Mill. Kr. om Aaret, og de have hittil ikke givet Overskud. — Med Hensyn til, hvorledes Køreplanerne i øvrigt ere indrettede, er Forholdet det, naar man sammenligner to Strækninger, f. Eks. de fynske Statsbaner og den sydfynske Bane, at paa de fynske Statsbaner gaar der 17 Tog i Døgnet, hvoraf de 2 ere Nattog, og i øvrigt er der 3 Eksprestog, 4 Iltog og 10 andre Tog, medens den sydfynske Bane kan nøjes med 11 i Døgnet, deraf ere ingen Nattog eller Eksprestog, 2 Iltog og 9 andre Tog. Deraf kan man se, hvorledes Statsbanerne ere nødte til at drive sine bedste Strækninger, og at vel-situerede Privatbaner kunne nøjes med adskilligt mindre. Altsaa den sydfynske Bane er, som jeg tror at kunne sige, adskillige Gange bedre stillet end Statsbanerne med Hensyn til Forrentningspørgsmaalet. Jeg skal ikke tage saa haandgribelig, saa matematisk paa det, om jeg saa maa sige, at jeg skal regne ud, at saa og saa mange Procent er den sydfynske Bane heldigere stillet end Privatbanerne; men jeg tror ikke, at nogen vil kunne nægte, at Forholdene ere betydeligt bedre. Naar Betænkningen nu har anført det som et meget betænkeligt Resultat af Statsbanedriften, at Statsbanerne i sidste Driftsaar have en Indtægt pr. Kilometer af 12,494 Kr., medens Sydfynske Bane kun har en Indtægt pr. Kilometer af 10,626 Kr., og at paa den anden Side Overskuddet af Statsbanerne kun er 2,986 Kr. pr. Kilometer, medens Sydfynske Bane kan glimre med et Overskud af 4,809 Kr., ja, saa spørger man: Hyori kan det ligge? Uagtet Indtægten er højere paa Statsbanerne, har Overskuddet altsaa dog været lavere. Dertil vil jeg sige: Ja, det ligger meget simpelt deri, at Statsbanernes større Indtægt kun naas derigennem, at der præsteres saa meget mere. I Gennemsnit befordres hver Person paa Statsbanerne 29,⁰⁸ Kilometer, medens paa Sydfynske Bane befordres hver Person 21,⁰⁸ Kilometer. Hver Ton Gods befordres paa Statsbanerne 78,³⁸ Kilometer, paa Sydfynske Bane kun 23,¹² Kilometer.

Og ligesom den større Indtægt altsaa er Udtrykket for den større Ydelse, paa samme Maade gaar det ogsaa med den større Udgift; den er ogsaa Udtryk for en større Ydelse. Og naar man altsaa siger, at Udgiftsprocenten er forbavsende høj ved Statsbanerne, ja, saa er det jo kun et Udtryk for Forskellen mellem Ydelse og Vederlag. — Jeg tror herefter, man vil indse, at der hører en ganske overordentlig Mængde Momenter med, som skulle tages i Betragtning, forinden man overhovedet kan komme til et Skøn over, hvorvidt en Bane betaler sig, saaledes som den burde efter de Forhold, under hvilke den drives.

Jeg maa dernæst tillade mig at berigtige og supplere nogle af de Tal, som findes i Betænkningen. Hvor man i denne kommer ind paa at omtale Udgiften til den almindelige Forvaltning og Pensionering, anfører man, at Udgiften hertil er stegen i de sidste 6 Aar med 33 pCt. Ja, jeg tør dog maaske betegne dette som noget vildledende; jeg er ganske sikker paa, at det ikke er med Vilje, at det er stillet op saaledes; dertil aander i det hele taget den afgivne Betænkning alt for stor Velvilje over for Statsbanedriften, ligesom jeg i det hele anerkender den Maade, hvorpaa Sagen er bleven behandlet her i Tinget i disse Dage; men jeg vil sige, at det med Hensyn til Udgifterne til Forvaltning og Pensionering forholder sig paa følgende Maade. Administrationen kostede i 1891 — 92 475,918 Kr. eller ca. 313 Kr. pr. Kilometer; i 1896—97 kostede den 457,193 Kr. eller ca. 264 Kr. pr. Kilometer. Det vil sige en Nedgang af ca. 19,000 Kr. eller procentvis efter Banelængden ca. 16 pCt. Men gaa vi dernæst over til at undersøge, hvorledes det stiller sig med Kontoen for Pensionering og Understøttelser, ja, saa er denne stegen ganske overordentlig, fra 136,396 Kr. til 335,024 Kr. eller med ca. 146 pCt. Dette kan jo se noget overvældende ud, men naar man samtidig erindrer, at de Afdrag, som beregnes i Henhold til Statsbaneloven, ere stegne fra 65,000 Kr. til ca. 235,000 Kr., saa er den virkelige Forøgelse jo kun ca. 39 pCt. Det er den Slags Beregninger, som let undgaa Opmærksomheden, naar man ikke er særlig hjemme i Forholdene, men jeg vil dog sige, at jeg tror, at man ved en grundig Undersøgelse af Driftsberetningen nok kunde have fundet ud, hvorledes Forholdet i Virkeligheden stiller sig. — Saa er der anført, at „forskellige Udgifter“ i de 6 Aar ere stegne med ca. 58 pCt. Jeg vil hertil sige, at det er ganske rigtigt, men det er ogsaa meget tilfæl-