

digt, thi i 1896—97 er der ekstraordinært anvendt 80,000 Kr. til Tryksager paa Grund af Takstlovens Gennemførelse; der er anvendt 96,000 Kr. til Godsvoagsleje, der er en Forskel med Hensyn til Resultatet af den gensidige Vognbenyttelse med fremmede Baner paa ca. 123,000 Kr. Man vil saa vistnok indrømme, at Tallet her i Betænkningen i Virkeligheden ikke kan være retledende, idet det, som sagt, er ganske tilfældigt, at Udgiften i 1896—97 har været saa stor, og man maa ingenlunde tro, at Udgiften paa disse Konti stiger proportionalt gennem Aarene. — Med Hensyn til Maskinafdelingen er det anført, at Udgiften til den er stegen med ca. 40 pCt. Jeg tror, at en naturlig Forklaring heraf vil findes i at Lokomotivmilene i samme Tidsrum ere voksende fra 922,300 til 1,325,200 eller med 44,7 pCt. Det forekommer mig, at man ogsaa heri maatte kunne søge i alt Fald nogen Forklaring af den Kritik, som er fremkommen baade i Betænkningen og tidligere her i Salen over Maskinforvaltningens dyre Drift. — Jeg for mit Vedkommende finder, at det vil være mere oplysende, naar man anfører, at den samlede Indtægt for Banerne for 1891—92 til 1896—97 er stegen fra 16,116,000 Kr. til 21,635,000 Kr. eller ca. 34,2 pCt., medens Udgifterne i samme Tidsrum kun ere stegne med ca. 24,7 pCt. I Virkeligheden ere de stegne fra 13,198,000 Kr. til 16,465,000 Kr. Det forekommer mig, at det er et efter Omstændighederne ret tilfredsstillende Resultat. — Man maa i det hele erindre, at Statsbanerne ere i meget stærk Udvikling. Trafikken har taget et Opsving, som man paa intet Punkt, saa at sige, havde kunnet forudse, Banenettet forøges, Trafikken tiltager, som sagt, enormt, Fordringerne hos Publikum stige endnu mere, Taksterne ned sættes saa at sige til Minimum af det forsvarelige i Forhold til den Trafik, som Banerne ere i Stand til at tilfredsstille, men ikke desto mindre stiger Overskuddet pr. Banekilometer endnu stærkere. Overskuddet var i 1887—88: 1,147 Kr., i 1896—97: 2,986 Kr. pr. Banekilometer, altsaa var Stigningen i Virkeligheden ca. 160 pCt. i disse 10 Aar. — Naar jeg atter gaar til Sydfynske Bane, vil jeg anføre — ikke for at hæve Statsbanerne paa Sydfynske Banes Bekostning, det er ingenlunde min Mening — at i samme Tidsrum har Stigningen i Overskuddet der dog kun været 50 pCt. — Jeg kunde have Lyst til — jeg haaber, Tiden tillader mig det — til yderligere Oplysning at anføre,

hvorledes Forholdet stiller sig med Hensyn til en anden under privat Drift værende Bane, som i meget maa kunne sammenlignes med Sydfynske Bane, nemlig Ringe-Faaborgbanen. Over for de Tal, jeg her har nævnt med Hensyn til Stigningen i Overskuddet paa Statsbanerne og Sydfynske Bane, har Stigningen paa Ringe-Faaborg Banen i samme Tidsrum kun været 6 pCt. Jeg tror ikke, at den ærede Ordfører vil modsige mig, naar jeg siger, at Ringe-Faaborg Banen er under lige saa omhyggelig og dygtig Drift som Sydfynske Bane, og at der anvendes en lige saa stor Spar-sommelighed med Hensyn til Ringe-Faaborg Banens Drift som med Hensyn til Sydfynske Banes, men ikke desto mindre er Resultatet af Driften for Ringe-Faaborg Banen betydeligt mindre lyst end det, man kan opstille for Sydfynske Bane. Hvis jeg maa sammenligne det med Statsbanernes, have vi paa Statsbanerne en Indtægt pr. Kilometer af Personer af 2,78 Øre, ved Ringe-Faaborg Banen er den 3,42 Øre. For Gods er Indtægten pr. Kilometer 5,12 Øre paa Statsbanerne, paa Ringe-Faaborg Banen 8,23 Øre. Der gaar i Gennemsnit 13 Tog daglig over Statsbanerne, som jeg anførte før, medens der daglig gaar 8 Tog over Ringe-Faaborg Banen. Trafikken pr. Kilometer er, som jeg anførte før, for Statsbanerne 7,593 Rejser for Persontrafikkens Vedkommende, og 1409 Tons Gods for Godstrafikkens Vedkommende. For Ringe-Faaborg Banen ere de tilsvarende Tal 3,907 Rejser og 943 Tons. Altsaa Ringe-Faaborg Banen har langt ringere Trafik og færre Tog og betydeligt større Indtægter end Statsbanerne. Men hvorledes gaar det med Overskuddet? For Sydfynske Bane er Overskuddet jo 4,809 Kr. pr. Bane-Kilometer, for Statsbanerne 2,986 Kr., men for Ringe-Faaborg Banen kun 468 Kr. Aarsagen til dette ringe Overskud er jo meget let at finde, det er den svage Trafik og de forholdsvis mange Tog. Erfaringen viser, at jo større Togantallet er, desto større ere Udgifterne, og desto mindre er i Reglen Overskuddet. Det er i saa Henseende ret interessant at sammenligne forskellige private Baner. Det skal jeg imidlertid ikke komme ind paa, jeg skal blot henvise ærede Medlemmer til at studere Driftsberetningen for sidste Aar, 1896—97, og at sammenligne f. Eks. Ringe-Faaborg, Vemb-Liemvig, Horsens-Juelsminde, Horsens-Tørring og Vejle-Give Banerne. Det er Baner, som drives omtrent under samme Vilkaar, men som dog udvise højst forskellige Resultater efter den Køre-