

Regnskabsaar var foretaget en ret betydelig Nedsættelse af Godstaxterne paa de sjællandske Baner. Det er en af de væsentligste Anker, man med Føje har kunnet gjøre mod det sjællandske Jernbaneselskabs Drift af Banerne, at dets Godstaxter al Tid have været for høie, al Tid høiere end saa godt som alle andre Baners i vore Nabolande. Dette Forhold blev der imidlertid strax råadet Bod paa, da Banerne overtoges af Staten, og denne Nedsættelse var som tidligere udtalt omtrent 20 pCt., hvilket vil sige, at derjorden ikke havde fundet Sted, vilde der i det paagjældende Driftskaar have været at betale af Trafikanterne et Beløb af 494,000 Kr. mere i Fragtudgift end det, der er betalt for den Godsmængde, der førtes over Banerne i 1885—86, og det maa naturligtvis skrives Statsbanedriften til Gode. Hertil maa jeg dog gjøre den Bemærkning, at man vel ikke ubetinget kan sige, at Driften kan være tilfredsstillende, naar Nettooverskudet gaar ned med et lignende Beløb som det, Nedsættelsen af Taxterne andrager, fordi der er saa mangfoldige Udgifter ved en Jernbanedrift, navnlig af denne Bestaaffenhed, som vilde blive lige høie, hvad enten det er en større eller en mindre Godsmængde, der føres over Banerne, man kan altsaa ikke ubetinget sige, at en saadan Nedsættelse i Taxterne retfærdiggjør eller forklarer Nedgangen i Nettooverskudet. (Afbrudelse). Der bliver her nævnt, at Trafikken er tiltaaget, og det er ganske vist for saa vidt afgjørende, som denne Tilvæxt er meget betydelig. Jeg er nu ikke i Stand til at se, hvori Ulykken stikker, men jeg tror nærmest, at man kan sige, at under privat Drift vilde Overskudet have været ikke saa lidt større, end det var, da Banerne i de sidste 12 Aar vare under privat Drift, selv efter at Godstaxterne vare bleven saaledes nedsatte. Det er jo klart, at en Nedsættelse af Taxterne, der ikke formindsker Bruttoindtægterne, i Virkeligheden ikke kan siges at være til synderlig Skade for Banerne. Hvad Persontaxterne angaar, skete der, som det vil erindres, omtrent paa samme Tidspunkt en Slags Revision, det hedder maasse en Nedsættelse af disse, men den var i alt Fald af den Bestaaffenhed, at man af og til kom til at betale 10 Ore mere for en Billet end tidligere, men jeg skal dog indrømme, at den paa et overveiende Antal Punkter var en Nedsættelse, men af den Art, at man ikke kunde forlange, at det trafikerende Publikum skulde lægge Mærke dertil. Om man kommer til at betale 10 eller 15 Ore mere eller mindre for en 2den Klasse's Billet fra Korsør til Kjøbenhavn, er saa ligegyldigt, at Ingen tænker derpaa. Jeg tror derfor ikke, at

denne Forandring i Persontaxterne kan betegnes paa anden Maade end som en Systematisering af Persontaxterne, en Regulering, hvorved der skulde tilveiebringes Overensstemmelse mellem Taxterne for de sjællandske og de jydsk-tynske Jernbaner. Det sjællandske Jernbaneselskab havde ikke mathematisk rigtig gennemførte Taxtsatser; de havde enkelte Undtagelser fra de strenge Regler, som ved samme Leilighed skulde bortffjernes. Saa vidt jeg kan skjønne, er Resultatet for det Regnskabsaar, jeg har tilladt mig at berøre, at der burde have været et Overskud af Noget over en Mill. Kr. mere, end der er for de sjællandske Baners Vedkommende, naar man ser hen til alle de derhen hørende Forhold, og jeg kan ikke se anden Forklaring af denne betydelige Nedgang i Overskudet end den ene, at Statsbanedriften altid er og altid maa være dyrere end den private Drift. Hvad angaar de jydsk-tynske Baner, som jeg gjerne vilde have Lov til at betragte med det Samme for sig, saa viser det sig, at Totalindtægten var 44,222 Kr., og at Driftsudgifterne vare 39,635 Kr., saa at Nettooverskudet altsaa var 4,587 Kr. pr. Banemil. Noget, der kan bruges til Sammenligning dermed, findes der ikke her i Landet, fordi det ikke gaar an at sammenligne Statsbanedriften af disse Baner med den forudgaaende private Banedrift. Vi have heller ingen private Baner her i Landet, hvis Indtægter ere saaledes, at en Jærnsføring ret vel kan finde Sted. Der er fra forskjellige Sider, navnlig af Forsvarerne af Statsbanedriften, for mig fremhævet som en væsentlig Grund til det ringe økonomiske Udbytte af de jydsk-tynske Baner, i alt Fald som en i høj Grad medvirkende Årsag, at disse Baner bestod af en stor Mængde forskjellige Stykker, saa at Driften blev i høj Grad kombineret. Det er rigtigt, det kan ikke bestrides. En anden Faktor er ogsaa bleven nævnt og har ogsaa Betydning, nemlig de smaa Søforbindelser og Lillebælt, Oddefund, Sallingfund o. s. v. Jeg kan ikke sige, i hvilket Forhold Driftsudgifterne og Driftsindtægterne for disse Forbindelser staa til de paagjældende Baners Indtægter og Udgifter, men jeg erkjender, at det er muligt, at der kan være et Minus for disse Søforbindelser, og jeg erkjender ganske vist, som jeg sagde, at det, at de jydsk-tynske og navnlig de jydsk-tynske Baner i Folge deres Bestaaffenhed bestaa af Længde- og Sidebaner mellem hinanden, og sammenknyttede til hinanden, nødvendiggjør den stærkt kombinerede Drift. Jeg maa dog her gjøre opmærksom paa, at det dog altid er betydelig mere økonomisk heldigt, naar man har et Banekomplex som det her omspurgte