

at have det administreret under een Haand, end hvis det var lige saa mange uensartede Jernbanestumper, som staa hver paa deres egne Ben med deres egen Drift o. s. v., derfor har jeg valgt et Sammenligningsemne netop af denne Betskaffenhed. Jeg har tænkt at ville sammenligne Driftsresultaterne af de jydsk-synske Baner med 10 til 11 smaa private Baner i Skaane. De skaanske Forhold ere jo saa lig de danske, at en Sammenligning paa dette Punkt med Hensyn til Jernbanedriften ret vel lader sig forsvare. Driften er jo i alt Væsentligt af samme Betskaffenhed og Art, og hvad Tagtforholdene og Sligt angaar, er der ingen væsentlig Forskjel af saadan Størrelse, at den kan udøve nogen væsentlig Indflydelse paa Resultatet. Og da vil jeg blot nævne, at de 11 svenske Privatbaner, som tilsammen kun have en Milelængde af 66 danske Mil, det vil altsaa sige i Gjennemsnit kun 6 Mil for hver Bane, udgjøre hvert sit særegne Aktieselskab og have i alt Væsentligt sin særegne Bestyrelse, disse 11 Smaabaner have givet i det paagjældende Driftsjaar en Indtægt af omtrent 36,000 Kr. pr. Mil, og man har haft et Driftsoverskud af over 4 pCt. af hele Anlægskapitalen. Jeg skal ikke nærmere fordybe mig i disse Tal, fordi de forekomme mig at være ganske talende med Hensyn til Spørgsmaalet om Statsbanedrift og Privatbanedrift. Disse Smaabaner, som altsaa hver især have sit særlige Administrationsapparat med Undtagelse af et Par enkelte, der ere slaaede sammen, have ikke alene Driftsforbindelse med hinanden indbyrdes og med de svenske Statsbaner, men de have alle eller kunne i alt Fald have Driftsforbindelse og deraf følgende Mellemregning med 60 andre Privatjelsfaber i Sverig, saa det Regnskab kan ikke være ganske ubetydeligt. Det er efter mit Sjøn et talende Bevis paa Forskjellen imellem Statsbanedrift og Privatbanedrift, at de med en Indtægt af omtrent 36,000 Kr. pr. Banemil have kunnet forrente deres Anlægskapital eller i alt Fald optjene et Beløb, der svarer til 4 pCt. af hele Anlægskapitalen, medens vore jydsk-synske Baner kun have kunnet tilvejebringe Noget som $\frac{3}{4}$ pCt. med en Indtægt, der er noget over 8,000 Kr. større pr. Banemil. Maaffe jeg med det Samme maa nævne et andet Exempel, der er endnu mere slaaende, og som fremgaar af samtlige 72 svenske Jernbaneselskabers Driftsberetninger. Disse 72 svenske Privatbaner have 65 selvstændige Bestyrelser, altsaa et meget stort Antal Bestyrelsesmedlemmer, og selv om de Alle kun faae et lille Vedelag, løber det dog op til en meget stor Sum. Disse 72 svenske Privatbaner omfatte 596 danske Mil og

havde i Gjennemsnit i 1885 en Bruttoindtægt af 33,606 Kr. pr. dansk Banemil, en Driftsudgift af 17,206 Kr. og et Driftsoverskud af 16,400 Kr. og et Overskud i Forhold til den samlede Anlægskapital af 4.06 pCt., og det uagtet der blandt disse Baner var en Del, der havde en Stigning af 1 : 40. 42 af disse 72 Baner havde en Stigning, der laa imellem 1 : 45 og 1 : 90, og desuden er det en bekjendt Sag, at en stor Del af de svenske Privatbaner er bygget smalsporet og overmaade tarveligt. Jeg maa maaffe gjøre opmærksom paa, at det Æneste, der forklarer og forsvarer Anvendelsen af store Summer til Jernbaneanlæg, det vil sige større Summer, end der i og for sig ere nødvendige til at sikkre Banens Drift, er, at Driften skal kunne blive billigere, naar man bygger godt; det er det eneste Forvar, der kan ansøres for de kostbare Baner, og altsaa i samme Grad, som der er sparet paa Anlægssummen og bygget daarligere, i samme Grad kunde man forudsætte, at Driften blev dyrere. Disse Forudsætninger, nemlig en sparsommelig og som oftest meget tarvelig Bygningsmaade, ere bragte i Anvendelse paa en stor Mængde af disse Baner, som jeg nævnde, men desuagtet have de været i Stand til at fremmøde ved Karet's Udgang med et Gjennemsnitsoverskud af 16,400 Kr. pr. Banemil, medens vore velbyggede og forøvrigt ganske kostbare Statsbaner i Jylland og Fyn ikke have kunnet præstere mere end 4,587 Kr. pr. Banemil for det samme Aar, og det uagtet vi ikke her i Landet kjende Noget til saadanne Stigningsforhold eller til smalle Spor eller den Slags Ting, som de i vore Nabolande ere tvungne ind paa, paa Grund af Terrænforhold og undertiden paa Grund af manglende Kapital. Men jeg skal erkjende, at der kunde gjøres den Indvending mod denne Sammenligning, at den halter; det erkjender jeg, den er ikke korrekt; thi for mig staar det klart, at man kan ikke, det gentager jeg, man kan ikke forlange, at Statsbanedrift skal kunne være ligesaa økonomisk som Privatbanedrift. Det er en Umulighed, jeg har i alt Fald aldrig set noget Exempel derpaa. Derfor erkjender jeg, at man med Føie kan gjøre den Indvending, at min Sammenligning er kun til en vis Grad rigtig, fordi jeg har anstillet Sammenligning med private Baner. Jeg vilde derfor gjerne, naar jeg ikke trætter det høie Thing, endnu anstille en Sammenligning mellem Statsbaner og Statsbaner og da vælge det samme Aar og det samme Grundlag, nemlig vore danske Statsbaner for sig, eksklusive de store Forbindelser