

faa Nar siden en Del overordentlig flette 2den Klasses Personvogne. Vore 2den Klasses Kupeer ere langt, langt bedre indrettede end de svenske; men det er omtrent det Eneeste. Jeg fastholder, at den svenske Godstægt er saa betydelig lavere end vor, at det fuldt ud opveier det, som deres Personstægt er højere end vor, og jeg tror ikke, at man med Føje kan sige, at de svenske Statsbaner ere mindre imødefommende overfor Publikum end de danske. Jeg vilde gjerne føre Sammenligningen endnu et Skridt videre, idet der jo med Grund kunde spørges, eller der maatte kunde hævdes, at Næret 1885—86 paa Grund af, at vi da havde betydelig Snevinter, var et ugunstigere Nar for Sammenligningen end andre Nar, og dertil kan jo naturligtvis paa Forhaand siges, at de ogsaa havde Snevinter i Sverig og i Norge i samme Nar. Men der er ingen Grund til ikke at fortsætte den samme Tanke igjennem det Nar, som er gaaet siden. Det er kun saa meget ubehageligere for os Danske, som Resultatet bliver stadig ringere og ringere ved Sammenligningen. I Driftsregnskabet for 1886—87 er der jo, som bekendt, ingen Adskillelse gjort mellem Sjælland og Sylland-Fyn, og der er heller ikke holdt nogen særlig Opgjørelse for Udgift og Indtægt ved Søforbindelsen, altsaa her tales om hele det samlede Beløb. Det viser sig da, at vore Statsbaner havde en Indtægt af 65,437 Kr. pr. Banemil og en Driftsudgift af 55,971 næsten 56,000 og et Overskud af 9,466, det vil med andre Ord sige, at Indtægten stiger fra det foregaaende Nar — beregnet paa samme Maade — med 1,442 Kr. pr. Banemil, men Udgiften stiger med 4,127 Kr. pr. Banemil, og Nettooverskudet baledes saaledes med et Beløb af 2,685 Kr. pr. Banemil. Det følgende Nar, altsaa det sidste Driftsaar 1887—88 har, efter hvad man kan se af det her i Thinget fremlagte Statsregnskab o. s. v., haft en Indtægt — beregnet paa samme Maade — af 66,645 Kr., altsaa en Fremgang i Indtægter i de to Nar 1885—86 til 1887—88 af 2,650 Kr. pr. Banemil, men Udgiften er paa samme Tid steget med 6,163 Kr., og der var saaledes et Mindreoverskud af 3,513 Kr. pr. Banemil imod 1885—86. Det er nu endelig ikke saa absolut forbausende, for det Samme er Tilfældet med de svenske Statsbaner, men ganske vist paa en noget anden Maade. Jeg skal ikke regne alle disse Tal op, jeg skal kun tillade mig at nævne, at de svenske Statsbaner i 1887 havde en Mindreindtægt

af 7,624 Kr. pr. Banemil, altsaa i modsat Retning af, hvad vi havde, men de havde tillige en Mindreudgift af 1,431 Kr., altsaa de ere dog komne lidt ned med Udgifterne, og havde saaledes et Mindreoverskud af 6,193 Kr., hvorimod de norske Baner have holdt sig saa mærkeligt stabile, at der kun er en Forskjel af et Par Hundrede Kroner fra det ene Nar til det andet, saavel i Udgift som i Indtægt, begge Dele ere i Stigning. Vil man sammenligne vor Drift i 1886—87 og 1887—88 med den tilsvarende Drift af de svenske Statsbaner, kommer man til det samme Resultat, at vi burde have et forøget Overskud af 1,800,000 eller der omkring. Nu kunde det jo være ubemærket godt, naar man nu tillige foruden at vise Uoverensstemmelsen og det mindre Tilfredsstillende i de økonomiske Resultater af Statsbanedriften, tillige kunde paavise, hvori Feilen stikker, men det kan jeg desværre ikke. Det kan nok være rigtigt, at Centraladministrationen, som den hed i Fjor eller for et Par Nar siden er noget for dyr, jeg tror det nok, jeg skal i alt Fald gjøre opmærksom paa i saa Henseende, at medens i den norske Jernbanes Marsopgjørelse, ifølge den statistiske Opgjørelse, Fordelingen af Udgifterne er denne, at der er anvendt til Bureauafdelingen 2 pCt. af samtlige Udgifter — jeg skal ikke nævne de andre for de have ikke hynderlig Interesse — og medens den svenske officielle Jernbanestatistik ophlyser, at hvad der hedder „allmänna Omkostningar“ og Administration, har udgjort 2,1 pCt. af samtlige Udgifter, saa ophlyser Driftsberetningen for de danske Statsbaner, at Udgifterne til almindelige Omkostninger og Bestyrelse har udgjort 6,51 pCt. af samtlige Udgifter. Tallene ere rigtige, det er aldeles utvivlsomt, de ere tagne ud af den svenske officielle Järnvägsstatistik, men jeg maa dog dertil bemærke, at ved at sammenstille disse Tal paa en anden Maade, kommer det for mig til at se saa grelt ud, at jeg ikke kan tro Andet, end at der maa skjule sig en eller anden Uoverensstemmelse under disse Tal. Jeg kan ikke tro andet, end at der maa ligge noget Andet under det, som Nordmændene kalde Bureauafdelingen og det, som Svenskerne kalde „allmänna Omkostningar“, at der maa ligge noget Andet og altsaa noget Mindre derunder, end hvad der ligger under, hvad den danske Driftsberetning kalder Bestyrelse og almindelige Udgifter. Ellers vilde det være i den Grad ubegribeligt, at jeg slet ikke kan være med! Det viser sig nemlig, at den norske Bureauafdeling koster 108,000 Kr. for Bestyrelsen af