

havde et saadant Synspunkt, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 1ste Valgkreds (E. F. Varsen) talte om, stærkt for Die, Udviklingen af Samfundstilstandene, er mig noget tvivlsomt, men forøvrigt er det jo ganske sikkert, at man gik bort fra Forretningsstandpunktet, gik bort fra Handelsstandpunktet, om man saa vil fra Privatbanesynspunktet, at det skal betale sig, og gik over til at sige: den direkte og indirekte Nytte er det, der i første Linie skal komme i Betragtning. Man gjorde det og gjorde det temmelig yderlig. De Herrere ville f. Ex erindre, at det blev sagt den Gang: hvad er egentlig Forskjellen mellem Landeveiene og Jernbanerne; de ere begge anlagte af Staten, hvorfor skal man saa behandle Jernbanerne anderledes end Landeveiene, lad os kjøre paa dem begge to, vælg de bedste Ruter; naar det gaar lige op, saa ere vi fornøiede. Nu tog man vel ikke et saadant Standpunkt. Man fordrøede en vis Forretningsgang, men man opstillede ikke noget som helst Princip, ikke noget Krav paa, hvorledes det skulde ordnes, og i hvilket Omfang det skulde gjøres. Vi have hørt det ærede Medlem fra Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) mange Gange sige, at han finder det passende, at Statsbanerne give 2 pCt. Andre finde $2\frac{1}{2}$ pCt. passende, men de have aldrig stillet noget bestemt Krav derom. Man har ikke en Gang stillet det Krav, at enhver Banestrækning skulde bære sin Drift. Staten har altsaa paataaget sig den Opgave at drive Banerne, og Befolkningen har draget Fordel deraf og maa betale Noget derfor. Nu forekommer det mig dog, at naar man veed, at vi i de senere Aar have levet i økonomisk ingenlunde gode Tider, maa man ogsaa billigtvis vente nogen Nedgang i Indtægt, og det en temmelig betydelig. Det kan maaske ikke forklare Al, men dog temmelig meget. Jeg skal for andre Baners Bedkommende senere paa et andet Sted komme ind paa det. Det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds spurgte: Hvorfor kom Nedgangen for Sjælland netop frem i det Aar, det ærede Medlem nævnte. Det ærede Medlems Tal skal jeg lade staa hen; det skal jeg helt igennem; selv om jeg bruger andre Tal, benægter jeg ikke Rigtigheden af det ærede Medlems Tal, men derfor behøver jeg ikke at anerkjende de Resultater, det ærede Medlem bygger paa

sine Tal, for rigtige, og det gjør jeg heller ikke. For i Forbigaaende at nævne det skal jeg sige, at Nedgangen paa Sjælland for det Aar forklarer jeg for min Person derved, at man havde udvidet sin Drift, sin Toggang temmelig betydelig. Det ærede Medlem vil se, at man havde den samme Bruttoindtægt som tidligere, og selvfølgelig maatte man da faae en langt mindre Nettoindtægt. Er det ikke rigtigt? Jeg tror, at det er uimodsigeligt. Forøvrigt har man nu taget Forholdsregler derimod og vil tage flere, idet Driften er bleven indskrænket, hvor det kan ske, men man staar selvfølgelig her overfor en Opgave, som er temmelig vanskelig, naar man vil reducere Driften, nemlig for at sige det i Korthed, de Goder, Befolkningen en Gang har faaet gennem Statsbanedriften, kan man uhyre vanskelig tage fra den igjen. Man maa se at læmpe sig frem og se at affjære paa de Punkter, hvor det nogenlunde er muligt at gjøre det. Det ærede Medlem begyndte at sammenligne vor Statsbanedrift med de private Baner i Sverig, der har langt større Omfang end de private Baner her, idet der i Sverig er 67, ja jeg tror flere, henimod 80 private Baner, der vistnok have en Udstrækning af over 400 Mil eller mere. — jeg tør ikke svare for Tallet. Det forekommer mig, at det ogsaa maa have Interesse at se, hvorledes de private Baners Drift stiller sig i Danmark. Jeg skal nævne det for nogle Baner. Det er vore egne Forhold, og det kan jo være, at vi kunne lære Noget af vore egne Forhold, der, selv om de kunne sammenlignes med svenske, dog ikke falde sammen med dem. Forholdet er, at den lolland-falsterste Bane drives med meget ringe Overtid, som bekjendt. Den ligger i en ganske god Landsdel, og man skulde synes, at den maatte kunne trives. Dens Driftsudgifter er for de 5 Aar, jeg har gjort op, gennemsnitlig 51,500 Kr. Naturligvis er Udgiften for Statsbanedriften meget forskjellig paa de forskjellige Linier, den gaar meget høit op paa Sjælland, men langt ned paa de sekundære Baner. Der er Baner, der drives med 22,000 Kr., og det er altsaa betydelig lavere end den lolland-falsterste Bane. Det er omtrent som den østjællandske Bane, hvis Driftsudgifter ere henved 23,000 Kr., og den sydsvenske — det er den, der staar sig bedst — har 27,000