

Kroner eller Noget over, jeg nævner runde Tal, Kjøge-Taastrup Banen har 15,000 Kroner Gjennemsnitsudgift foruden i det Hele et Overskud i Gjennemsnit af 4,265 Kroner. Jeg noterer dette strax, fordi jeg kommer tilbage dertil ved Omtalen af Thisted Banen. Den mindste Bane, jeg har medtaget, Hamb.-Lemvig Banen, har en Driftsudgift af 14,000 Kroner om Aaret; der er Udgiften bragt meget betydelig ned, $\frac{1}{2}$ mere end Statsbanerne paa de billigste Strækninger kunne gjøre det. Det kniber nu dog svært for den vedkommende Bane. Jeg nævner disse Tal, fordi jeg derefter gjerne vil nævne de Tal, som det ærede Medlem anførte som Bruttoindtægten for samtlige svenske Privatbaner, nemlig 33,000 Kroner. Hvis de danske Privatbaner gennemsnitlig kunde have det, vilde de staa sig bedre end nu, og hvis Statsbanerne paa de flætteste Strækninger kunde have dette Bruttoindbytte pr. Mil, vilde de kunne drives uden Driftsunderskud. Jeg slutter af dette, at der i Sverige maa være bedre naturlige Vilkaar ogsaa for de private Baners Drift, end der er hos os. Naar jeg nu skal gaa noget nærmere ind paa det ærede Medlems Sammenligning mellem de svenske og danske Statsbaner, vil jeg dertil knytte en Bemærkning. Med de norske Statsbaner har jeg aldrig befattet mig — de ligge os noget fjært og Forskjellen mellem deres og vore Forhold er for stor — men med de svenske Statsbaners Opjævrelser og de preussiske Statsbaner, som ogsaa ere vel drevne, har jeg bestræffet mig, og jeg skal senere nævne nogle Tal om disse to Landes Baner. Men jeg vil gjerne gjøre et Par Bemærkninger først om den Opfattelse, jeg er kommen til angaaende Betingelserne for Statsbanedriften i det Hele i Sverige og Danmark. Jeg tror, at Landenes Geografiske Beliggenhed, deres Bestaafenhed og deres Produkters Karakter maa faae en afgjørende Indflydelse paa Godsdriften — det er jo den, vi nærmest tale om. Hvis ærede Medlemmer ville tage Sverige for sig, vil det jo ses, at der gaar en stor Forbindelsesaare tværs over Landet fra Stockholm som Hovedstad ned til Malmø og Gøteborg, som giver en stor Persontrafik, og man er der i Landet ved Siden deraf ikke belempret med de mange smaa Sidebaner, de have kun Hovedbaner. Det er det Ene. Det Andet er, at Godstransporten bestaar væsentligst af Tømmer og Mineralier, Hærgværksprodukter. Nu synes ganske vist det ærede Medlem at være af den Mening, at dette ikke er gode Transportgjenstande, men jeg paastaar, at de nepot ere de bedste. De transporteres for lave Takter, det er

stiftet, men de stiller ogsaa kun smaa Fordringer, de kræve kun aabne Bogne, lidt Togpersonale og, hvad der er det bedste, en kun leilighedsvis Besordring. Det er ikke om at gjøre, om disse Transportgjenstande komme frem 24 Timer før eller efter. Men hvis det ærede Medlem vil sammenligne dette med vore Produkter og undersøge, hvilke Fordringer der stilles til vor Besordring af Smør, Korn, levende Dyr og mange andre Ting, og se, hvor lidt vi have af grove Varer, vil han se, at der hos os stilles ganske andre Krav til Transportmidlerne, og Pokker er løs, hvis ikke Alt besordres strax og gennemgaaende. Det er en stor Forskjel. Selv om Takterne for de danske Varer i og for sig ere noget højere, er det langt fra, at denne Besordring betaler sig bedre lige overfor de store Krav, der stilles til Bogne, til Personale og Paapaselighed. Men dermed er det selvfølgelig ikke færdigt. Der er en Omstændighed i vort lille Lands geografiske Forhold, som gjør det overordentlig vanskeligt for Statsbanerne og for Banedriften i det Hele at rentere, og det er, at vi ere et Land. Hvis det stod saaledes, at der mellem Kjøbenhavn og de større Byer i Sylland s. Ex. Aarhus, Aalborg o. s. v. var udelukkende Jernbanebesordring, saa kunde det ærede Medlem sige, som han sagde forleden, at Personbefordringen er den, man lettest skaffer sig Indtægt af, og saa havde man en nogenlunde sikker Basis at operere paa. Men det er saa langt fra Tilfældet, som det ærede Medlem jo veed. Det er Søbefordringen, som tager Hovedtransporten af Personer og Stykgods, og der bliver kun Lidet tilovers til Jernbanerne. Det er den store Forskjel. Vi skulle have Togene og føre dem igennem, men vi have ikke Sikkerhed for at faae Passagerer, som i de Lande, der have gennemgaaende Landeruter, der maa benyttes. Hos os har Folk Valget mellem Sø- og Landveien, og det er et Forhold, som gjør, at vi blive daarligere stillede med Hensyn til Betingelserne for Rentabiliteten af Jernbanedriften. Dette maa tages i Betragtning, naar man vil bedømme disse Sager. Jeg anser det ikke for heldigt for os at have en forholdsvis saa stor Indtægt af Persontrafikken. Hvis vi havde det samme grove Gods at transportere som Sverige, vilde vi staa os adskilligt bedre. Jeg skal nu tillade mig at nævne nogle Tal overfor det ærede Medlem, gjorde op paa en anden Maade. Det ærede Medlem mente, at Sverige havde lavere Persontakter end vi (Afbrudelse af H. Andersen, Thisted Amt), ja at de svenske Takter i alt Tald stod lige med vore, vi vare lidt lavere paa 3die Klasse,