

med Driften af private Baner — at sammenligne Statsbaner med Statsbaner og jævnføre de svenske Statsbaners Drift med vore Statsbaners Drift og har uddraget Resultatet deraf, havde jeg begaaet den Feil at se noget forkert paa de respektive Indtægter af Person- og Godstrafiken i de forskjellige Lande. Men det er ogsaa en Misforstaaelse. Jeg har ikke udtalt, at Indtægten af Personbefordringen var ens i begge Lande. Jeg har tværtimod udtrykkelig gjort opmærksom paa, at de svenske Statsbaners Personmil — den danske Mil — er ca 18 pCt. billigere end den tilsvarende Personmil paa vore Statsbaner, men omvendt har jeg gjort opmærksom paa — og det er rigtigt — at Centnermil hos os er 23 pCt. dyrere end i Sverige, eller, om man hellere vil, en Centnermil i Sverige er 23 pCt. billigere end hos os. Nu vil den høitærede Minister gjøre gjældende, at de svenske Statsbaner vare heldigt stillede af den Grund, at de skulde have en væsentlig Del af deres Indtægter af Godstransporten paa den grove Godsklasse, altsaa af de billigste Godstægter. Men denne Theori er for mig ganske ny. Jeg tror ikke, at det er korrekt, hvad den høitærede Minister her mener, men jeg skal ikke forbyde mig i en Underøgelse af dette Forhold. Jeg kan kun ikke paa Forhaand gaa ind paa, at den Bane skulde være bedst stillet, der skal hente sine Indtægter af Godsbe-
fordringen fra de allerbilligste Godstægter. Jeg kan som sagt ikke gaa ind paa dette, i alt Fald ikke saadan uden videre; men jeg skal aldeles se bort fra dette Spørgsmaal, da det efter mit Skøn ikke har reel Betydning. Faktum er, at medens, som sagt, vi have en noget mindre Indtægt af vor Persontrafik, har Sverige en tilsvarende mindre Indtægt af sin Godstrafik, og jeg tror ikke, det gaar an i altfor høj Grad ensidig at se paa de Trafikbesværligheder, vi have i vort Land, thi om end Sverige ikke har den samme Art af Trafikbesværligheder, have de andre som i fuldt Maaal eller endnu høiere Grad kunne opvæie vore. Jeg skal kun paapege som et almindeligt bekendt Forhold, at omtrent Halvdelen af de svenske Statsbaner ligge Nord for Stockholm, og hvad det vil sige at have en Jernbanetrafik deroppe, hvor Vinteren som bekendt varer 9—10 Maanedes, og hvor Banerne er anlagt med Stigning indtil 1:60, vilde vore egne Trafikmænd næppe kunne forstaa, hvis de da ikke specielt have gjort sig Umage for at sætte sig ind i dette Forhold. Et andet Forhold, der ikke er uden væsentlig Betydning for Driftens økonomiske Resultat, er, at det ingenlunde er nogen Sjældenhed, at

der kan være saadant Noget som en Forskjel af en 20—30° Celsius paa Temperaturen ved Endepunkterne af den Linie, hvor et svenskt Tog kjører. Jeg tror ikke, at man behøver at være i nogen særlig Grad teknisk for at kunne sige sig selv, at det maa være en ubehagelig og ikke ganske billig Indflydelse paa Driftsmateriellet. Der er en hel Del andre Momenter, der tale for, at jeg har Ret til at sige, at man godt kan anstille en Sammenligning mellem den svenske og den danske Jernbanedrift, at en saadan Sammenligning ingenlunde foruretter den danske. Jeg skal blot endnu nævne et enkelt Moment. Det er en bekendt Sag, at der for nogle Aar siden blev bygget en lille Bane gjennem Stockholm, næppe 3 Kilometre lang, men den har kostet 5,800,000 Kr. Det er jo klart, at disse 3 Kilometre Jernbane er fuldstændig ude at Stand til at bære Renten af Anlægs-kapitalen, det vil sige, den kan muligvis ikke en Gang betale Driften direkte, selvfølgelig kjøre Togene paa disse 3 Kilometre Bane, men nogen egentlig direkte Indtægt habes kun i høist ubetydelig Grad af den store, deri anbragte Kapital. Der er imidlertid et andet Moment, jeg vil nævne, og som vistnok i høiere Grad end noget Andet vil overbevise den høitærede Minister om, at der er en mærkværdig Overensstemmelse mellem dansk og svensk Jernbanedrift, og det er det, at medens de danske Statsbaners Driftberetning selv angiver, at en Togmil paa de danske Statsbaner — det er det Samme, der udtrykkes her ved „en produktiv Lokomotivmil“ — gennemsnitlig i 1885—86 har bragt en Indtægt af Kr. 18,37, har en Togmil paa de svenske Statsbaner givet en Indtægt af Kr. 18,67. Der er saaledes kun gennemsnitlig en Forskjel af 30 Dre paa den Indtægt, som en Togmil har givet i de to Lande, og da Indtægten er saa nær ens, tror jeg — jeg gjentager det — at jeg er berettiget til at anstille en Sammenligning. Den ærede Minister yttrede blandt Andet, at jeg skulde have faaet det Udtryk Centnermil og det Bederlag, der herfor var ydet her i Landet, ved at dividere Godscentnertallet ind i den Sum, som staar opført i Regnskaberne som Indtægt af Godstrafiken. Men det har jeg ikke haft nødig, fordi Driftsberetningen selv angiver det. Efter at have reduceret de forskjellige Godsarter og Godstægter til en Enhed og selvfølgelig medtaget Kreaturbefordringen under samme angiver Beretningen, at den Indtægt, den gennemsnitlig har havt, er den, som jeg nævnte, og som den ærede Minister er enig i, nemlig 2,46 Dre. Den høitærede Minister omtalte som en i høj Grad medvirkende