

fruitsindtægten pr. Banemil 1881—82 var 63,920 Kr., Udgiften 41,690 Kr. og som Følge deraf Overskuddet 22,230 Kr., saa er 10 Aar efter, 1890—91, Indtægten vokset til 77,490 Kr., men Udgiften er vokset til 62,159 Kr. og Overskuddet som Følge deraf gaaet ned til 15,331 Kr. eller med andre Ord, Indtægten var i de 10 Aar steget pr. Banemil med 13,571 Kr., men Udgiften med 20,469 Kr., og Overskuddet er saaledes formindsket med 6,899 Kr. pr. Banemil. Det forekommer mig at være noget mistroende, noget kummerligt, naar man ser heri til, at man i det samme Tidsrum ud af Statskassen har anvendt til Forbedring af de bestaaende Anlæg og til Driftsmateriel paa disse bestaaende Anlæg Summer af henholdsvis 16,7 Mill. og 14,6 Mill. Det forekommer mig at være et noget mistroende Resultat, at man er kommen til en meget betydelig Nedgang i Gennemsnitsoverskuddet pr. Banemil, og navnlig at man er kommen til en saa enorm Stigning i Udgifterne pr. Banemil, det skal jeg straks nævne, fordi vi paa dette Punkt med Hensyn til Gennemsnitsudgiften have i denne tiaarige Periode bygget Baner, hvis Driftsudgifter ingenlunde tilnærmelsesvis kunne naa op til den Driftsudgift, som har været Gennemsnitsudgiften for samtlige Baner, og som altsaa ved deres Tilstedekomst maatte virke hen imod en Formindskelse af Gennemsnitsdriftsudgiften. At de selvfolgelig virke i høj Grad i Retning af Formindskelse af Driftsindtægterne, er selvfolgelig, idet det jo er Banestrækninger, som vi meget godt vide, at Staten — saa meget tør man vel nok sige — helst ikke skulde have haft, nemlig Randers-Gretnaa og Aarhus-Nyomgaard-Banen, Herning-Stern, Struer-Listed, Skive-Glyngøre og Åksens-Tommerup-Banen. Det er i alt ca. 35 Mil, som saaledes ere come til i de 10 Aar, hvis Driftsudgifter fornuftigvis ikke paa nogen Maade burde kunne blive højere end en Snes Tusende Kroner pr. Mil. Blev Banerne drevne af private, burde de kunne drives for 16, 17—18,000 Kr. pr. Mil, men lad os sige med et rundt Tal 20,000. Disse 35 Mil burde altsaa have bevirket en høj Grad af Nedgang paa Gennemsnitsdriftsudgiften. Den Sag synes mig ganske klar, men desuagtet er Gennemsnitsdriftsudgiften som sagt vokset pr. Banemil fra 41,690 Kr. til 62,159 Kr. Nu er det klart, at man selvfolgelig ikke kan benytte det Argument umiddelbart eller direkte som Argument mod et Administrations-system, der først blev indført i Tidsrummet mellem 1885 og 1887, saa lidt som man i

det hele taget, naar man vil være retfærdig, kan paalægge nogen som helst Bestyrelse noget umiddelbart Ansvar for de økonomiske Resultater af Driften af de Administrationsgrenene, de have under Hænder. Men det forekommer mig dog, at navnlig hvad Udgiften angaar, har man nogen Tøje til at mene, at den paagældende Bestyrelse i saa Henseende har det i nogen og ikke ganske uvæsentlig Grad i sin Magt at kunne ramme Maaden. Jeg indrømmer, at det staar ikke i en Jærnbanebestyrelses Magt selv at bestemme, hvilken Indtægt den vil have; men det staar til en vis Grad i dens Magt at bestemme, hvor store Udgifterne skulle være, og det er navnlig paa dette Punkt, at mine Anker have været rejste og fremdeles rejste. Ja, maaste jeg maa indsthyde den Bemærkning paa Grund af, hvad der sker lige over for mig, at jeg maa bede bemærket, at jeg sagde: en Bestyrelse har det til en vis Grad i sin Magt at bestemme, hvor store Udgifterne skulle være — og det staar fast! Jeg skal derfor straks erkende, at der er adskillige meget væsentlige Faktorer, man maa tage med ind i Regnestykket, forinden man kan komme til et Støn over, hvorvidt det ny Bestyrelsesystem for Statsbanerne har virket heldig eller uheldig i økonomisk Henseende. Og da maa man ikke glemme, at en af de første Foranstaltninger, der blev foretagne, efter at det sjællandske Jærnbaneløb var gaaet over til Staten, var en Omordning af Personafstanden paa Sjælland og en ret væsentlig Redskættelse af Godstaksten ogsaa for de sjællandske Jærnbaner. Denne Forandring indtraadte den 1ste Oktober 1882. For at bedømme Betydningen af denne Takstforandring har jeg efterset, hvorledes Driftsforholdene stille sig, det Aar, der gik nærmest foran det, hvori Forandringen skete, og det, der fulgte nærmest efter, altsaa Driftsaarene 1881—82 og 1883—84, for de sjællandske Jærnbanners Vedkommende — for de jydsk-sjydske Baners Vedkommende skete der ingen Forandring. Resultatet viste da, at medens i det førstnævnte Driftsaar 1881—82 de sjællandske Jærnbaner havde en Personafstands af 12,712,632 Personmil til en Gennemsnitsindtægt af 24,66 Dre, saa havde det andet af mig nævnte Driftsaar, nemlig det, der fulgte efter Redskættelsen 1883—84, 14,681,904 Personmil med en Gennemsnitsindtægt af 22,86 Dre. Det vil sige, at Takstredskættelsen betød en Nedgang i Indtægten pr. Personmil af 7,3 %; men Personafstandsmængden i samme Tidsrum betød en Øgang af 15,5 %. I det samme Aar, altsaa 1881—82, var Godstaksten paa de sjællandske Jærnbaner 72,333,408 Centnermil med en Gennemsnits-