

oppe hos Publikum. Dette vil jeg nu slet ikke bebrejde Rigsdagen, det kan være meget rigtigt af den, men man maa da blot huske, at naar man forlanger disse mange Krav opfyldte, saa maa det gaa ud over Udbyttet. Det kan derfor være berettiget i samme Grad, som man vil gaa ind paa at betragte Statsbanerne ikke fortrinsvis som et Statsaktiv, men snarere som en Løftestang for Landets Erhverv. Særlig vil jeg dog sige, at Rigsdagen er meget lidt kaldet til at forlange et godt Udbytte, da det ganske sikkert er den, der i en urimelig Grad har forlangt Taksterne nedsatte. Efter Naturens Orden have vi, som Forholdene i vort Land ere, maattet arbejde med meget lave Jærnbanetakster, men ikke desto mindre er det her i Rigsdagen altid blevet betragtet som en Sejr, man har vundet over Administrationen, hver Gang man har kunnet trykke de i Forvejen lave Takster endnu lavere ned. Jeg ønsker tillige under Behandlingen af dette Spørgsmaal at komme en Smule ind paa Spørgsmaalet om Finanslovens § 27. Det har jo nemlig været særlig fremhævet her, at Udbyttet af vore Statsbaner er endnu meget ringere, end det fremgaar af Regnskabet, fordi vi paa § 27 opføre meget, som i og for sig ikke hører hjemme der. Der var endog en æret Taler, der udtalte noget om, at Statsbanerne derigennem skjulte det virkelige Resultat af Driften. Denne Udtalelse forekommer mig temmelig stærk, ligesom jeg finder, at en Del af de Fordringer, som have været fremme andetsteds med Hensyn til Posterings paa § 27, ikke ere berettigede. Det forekommer nemlig mig saa, at naar Driftens Udvikelse kræver ny Anlæg eller Fornylse af bestaaende Anlæg, maa den Del af Fornylsen, som medfører en direkte Forøgelse af Anlægernes Præstationsevne, betragtes som en Formueforøgelse og kan derfor med Rette komme ind paa § 27. Ganske det samme gælder selvfølgelig om Materiellet. Har man en bestemt Banestrækning, paa hvilken Trafikken paa et givet Tidspunkt kan tilfredsstilles af 100 Lokomotiver, og bliver der saa i Løbet af et Par Aar for samme Banestrækning Nødvendighed for 150 Lokomotiver, er der ikke Tvivl om, at det er en Driftssag at afholde Vedligeholdelse, Fornylse og Nyanskaffelser, der gaa ud paa at opretholde 100 Lokomotiver, men Anskaffelserne derudover, altsaa de 50 Lokomotiver, kan det være fuldstændig i sin Orden at betragte som en Formueforøgelse, og naar man gør det, vil man ganske sikkert ikke komme

til saa uheldige Resultater af Driften, som man andetsteds har ment at kunne paa- vise, saa vil man tværtimod komme til, at Udbyttet af vore Statsbaner i de forløbne Aar har en Tendens til at vokse, og at dette særlig gælder for de sidste Aar, i hvilke Organisationsloven har virket. Jeg har fremdraget dette Spørgsmaal om § 27, fordi det forekommer mig, at de Forestillinger, man støttet paa § 27 har fremkaldt om det overvættets tarvelige Resultat, ere noget ubillige over for Statsbanerne. Men endnu ubilligere ere vistnok de Sammenligninger, som man baade her og i det andet Ting har anstillet mellem Statsbanerne og Jærnbanerne andetsteds, hvad enten Sammenligningen er opstillet med Driften af de private Baner her i Landet eller med Driften af Jærnbanerne i andre Lande. Ved vore private Baner tillader man sig meget, som man ikke tillader sig ved Statsbanerne. Jeg vil blot nævne en saadan enkelt Ting som denne, at paa de private Baner se vi nu i stadig voksende Grad, at Stationstjenesten udføres af Banearbejdernes Hustruer; jeg tror ikke, man nogetsteds paa Statsbanerne er kommen ind derpaa, og vilde man komme ind derpaa, vilde der nok hurtig rejse sig Beklagelser derover fra Publikum. For at tage noget andet — den Fart, man finder sig i ved mange private Baner, tillades ikke ved Statsbanerne; der vilde straks rejse sig Raab, som vilde finde Genlyd her i Rigsdagen. Det er ganske sikkert i det hele langt større Krav, der stilles til Statsbanerne, selv i de magreste Egne af Landet, end til de private Baner i de samme Egne. Dernæst er det givet, at Taksterne paa de private Baner holdes højere, kunne holdes højere, og ogsaa tillades holdte højere end paa Statsbanerne. Dette har Betydning for alle de Strækninger af Statsbaner, som naturlig kunne sammenlignes med de private Baner. Deraf følger, at man her arbejder med ret betydelige Udgifter og dog ligesom ved de private Baner kun har meget smaa Indtægter. Thi naar det fremhæves, at Statsbanerne, sammenlignet med Privatbanerne, give en ganske anderledes stor Gennemsnitsindtægt, ligger det i, at Statsbanerne foruden de Strækninger, der overhovedet kunne sammenlignes med vore Smaaabaner, have enkelte Strækninger — vi behøve blot at tænke paa de sjællandske Baner og paa Hovedbanen fra Nyborg til Aarhus — hvor Trafikken er saa stor, at den store Indtægt, man faar her, bringer Gennemsnitsindtægten for vore Statsbaner saavel pr. Banekilometer som pr. Togkilo-