

Kreds (Madsen-Mygdal) nævnedes i Gaar, at disse Opgørelser til Dels hero paa et Skøn, og det giver jeg det ærede Medlem ganske Ret i. Det er et Skøn, hvad man i hvert Tilfælde vil anføre som Driftsudgift, og hvad man vil anføre som Anlægsudgift. Jeg tror, at mit Skøn i saa Henseende kan staa sin Prøve.

I Betænkningen har man for at belyse den Kritik, som man mener med Rette kan opstilles over for Statsbanernes Økonomi, opstillet en Sammenligning mellem Driften af Statsbanerne og Driften af en enkelt Privatbane, den syd-fynske, som paa Driftsberetningen for 1895—96 stod som den bedste Bane, den, der gav det højeste Overskud, og som paa den sidste Driftsberetning for 1896—97 stod som den næstbedste, idet den bedste der er Bandholmsbanen. Jeg vil nu hertil sige, at det har vel selvfølgelig ikke været Udvalgets Mening, naar der bl. a. omtales de store Udgifter til Banernes øverste Administration, dermed at ville sige, at her ligger det egentlige Kernepunkt i Kritikken: hvis man fik nedsat Udgifterne til den øverste Administration — hvortil jeg selvfølgelig regner alle Hovedkontorerne, Revisionen og alt, hvad der hos os samles i Centralforvaltningen — saa vilde man ikke faa Overskuddet for Statsbanerne betydelig op. Det vil ganske sikkert let være regnet ud, at selv om man gik ned til et saa lille Beløb som Halvdelen af de nuværende Udgifter til Centraladministrationen, saa vilde man ikke derved vinde mere end omtrent 1 pro mille af Overskuddet. Det er ganske anderledes store Faktorer, der i Virkeligheden spille ind ved Spørgsmaalet om Forrentningen af Banerne. Der er for det første Spørgsmaalet: hvor stor en Kapital staar Anlægget Banerne i? Dernæst: hvor intensiv er Trafikken paa Banerne? Endvidere: hvorledes ere Taksterne ordnede paa Banerne? Og endelig: hvorledes drives Banerne? Drives de som Hovedbaner eller som Lokalbaner, sekundære Baner, drives de med Iltog eller med langsommere Tog? Jeg tror, man kan sige, at i alle disse Retninger har den syd-fynske Bane betydelige Fordele fremfor Statsbanerne. — Naar vi for det første se paa den syd-fynske Banes Anlægskapital, saa

er den 59,000 Kr. pr. Kilometer — jeg fradrager Ekspropriationsomkostningerne — Statsbanerne staa, saaledes som de ere bogførte, Statskassen i 119,000 Kr. pr. Kilometer, altsaa omtrent det dobbelte. Her har jeg jo Ret til at henholde mig til den bogførte Værdi 207 Mill. Kr., hvori der selvfølgelig er medtaget store Poster, som i Virkeligheden nu slet ikke findes mere, som ere forsvundne, Poster, som ere gaaede med til ældre Stationsbygninger, der ere ombyggede, Skinner, der ere udvekslede, og Materiel, der er ophugget. I Virkeligheden maa man altsaa sige, at et Udbytte af 2 pCt. for Statsbanerne vil svare til et Udbytte af 4 pCt. for den syd-fynske Bane. — Gaa vi dernæst til Trafikkens Intensitet, have vi her, saaledes som det nærmere har kunnet kontrolleres efter den sidste Driftsberetning fra 1896—97, en Persontrafik for Statsbanernes Vedkommende pr. Banekilometer af 7,693 Rejser, for den syd-fynske Bane 9,049 Rejser; det er 18 pCt. mere end for Statsbanerne. Gennemsnitsvægten i Tons af befordret Gods og Kreaturer var for Statsbanerne 1,409 og for den syd-fynske Bane 2,471; det er med andre Ord 75 pCt. mere. Gennemsnitlig kan man altsaa sige, at Trafikken paa den syd-fynske Bane har været 50 pCt. stærkere end for Statsbanerne. — Tage vi saa Taksterne og Spørgsmaalet om, hvor høj en Betaling der er opkrævet pr. Kilometer, saa er der for hver rejsende ved Statsbanerne opkrævet 2,73 Ø., hvilket yderligere vil synke i de kommende Driftsaar paa Grund af de nedsatte Takster. Ved den syd-fynske Bane har det været 2,85 Øre, det er 5 pCt. mere end paa Statsbanerne. Godstaksterne have været for hver Ton Gods ved Statsbanerne 5,12 Øre og ved den syd-fynske Bane 8,02 Øre eller 57 pCt. mere. Det kan se ret formidabelt ud, men Grunden hertil er selvfølgelig, at Statsbanerne have en stærkt synkende Skala for de lange Afstande, regnet ud herefter er den syd-fynske Bane med Hensyn til Taksterne 30 pCt. heldigere stillet end Statsbanerne. — Se vi endelig paa det fjerde Moment, som jeg før nævnedes, hvorledes Banerne drives, med andre Ord, hvorledes Køreplanen er indrettet, have vi for Statsbanerne gennemsnitlig 13,13 Tog pr. Døgn, for den syd-fynske Bane 11,58 Tog