

af Personer og Gods at køre med, om vi ikke skulle være altfor ugunstigt stillede, naar der er Tale om en Forrentning af disse Kapitaler? Hvorledes stiller det sig, naar vi sammenligne vore Baner med andre Landes i Henseende til Indtægter og Udgifter? Og fremdeles hvilke Krav bliver der fra Befolkningen stillet til vore Jernbaners Ydeevne?

Først Indtægterne. Der er 2 Momenter, som ere bestemmende for Størrelsen af den Indtægt, man kan skaffe sig af Jernbanedriften. Det er dels Transportmængden, Mængden af Personer og Gods, som Jernbanen befordrer, dels Taksterne. Af disse 2 Momenter er det første langt det vigtigste. Hovedsagen for at kunne skaffe Indtægt, er det, at man overhovedet har noget eller kan skaffe sig noget at køre med. Det næste Spørgsmaal bliver, hvad Betaling man kan kræve derfor, og Opgaven er da ved at sætte Taksterne op eller ned at lempe sig saaledes, at man skaffer sig det økonomisk bedste Udbytte, der efter Omstændighederne kan opnaas. Men for overhovedet at kunne skaffe sig en fyldestgørende Indtægt, maa der først og fremmest være tilstrækkeligt at køre med. Hvorledes stiller det sig nu i saa Henseende for os, naar vi sammenligne os med vore to Nabolande, med Preussen og med Sverige? Den meget stærke Takstnedsættelse, som har fundet Sted her i Landet i den sidste halve Snes Aar, men særlig siden Takstloven af 1896, har medført en ganske overordentlig stærk Stigning baade af Gods- og Persontrafik, saaledes at Persontrafikken siden 1890 er stegen med henimod 100 og Godstrafikken med over 100 pCt. Men til Trods for denne Stigning viser en Sammenligning følgende Tal: For hver Kilometer Banestrækning er Antallet af Personkilometre — det vil sige det Antal Personer, der ere blevne befordrede 1 Kilometer, ligesom Tonkilometer betegner Antallet af Tons, som ere befordrede 1 Kilometer — i Danmark, siger jeg, er Transportmængden for hver Banekilometer 328,000 Personkilometer, i Preussen 470,000, altsaa henved  $\frac{1}{3}$  Gang mere. Af Gods udvise de danske Statsbaner 149,000 Tonkilometer, Preussen 828,000. Det er altsaa  $5\frac{1}{2}$  Gang mere. Nu maa det jo erindres, at det, der betaler sig for en Jernbane at køre med, det er Godset, medens Personbefordringen i Reglen er langt mindre fordelagtig, og navnlig er Personbefordringen paa korte Afstande i Reglen lidet rentabel. Det er Godsmængden, der kaster noget af sig, og

navnlig det at kunne slæbe store Godsmængder over lange Afstande, grove Varer som Kul, Metal, Tømmer, det er det, der giver en Bane noget at fortjene. I Preussen er man altsaa i den Henseende  $5\frac{1}{2}$  Gang gunstigere stillet end vi. I Sverige er Persontrafikken mindre end hos os, men Godstrafikken en halv Gang større end hos os. Det er saaledes givet, at i Henseende til de Transportmængder, vi have at arbejde med, eri vi meget lidet heldigt stillede. — Jeg kommer saa til Spørgsmaalet om Taksterne. Vore Takster ere lave. Jeg vil ikke sige, at dette i og for sig nødvendigvis er ufordelagtigt; thi at Taksternes Nedsættelse har bevirket, at Trafikken er stegen, er utvivlsomt, og det er ganske sikkert, at der er en absolut Grænse for, hvor højt vi atter kunne sætte Taksterne op uden at bevirke det modsatte af det, der tilsigtes, saaledes at vi snarere faa en formindsket Indtægt i Stedet for en forøget. Taksterne kunne utvivlsomt sættes noget op, men man maa virkelig ikke tro, at der her er helt frit Spillerum. Se vi nu paa Persontrafikken, er Forholdet det, at for hver Personkilometer har den gennemsnitlige Indtægt paa de danske Statsbaner været 2,25 Øre, i Preussen 2,35 Øre. I Sverige er Tallet 3,24, altsaa endnu højere. Disse Takster have for de danske Statsbaner givet en Indtægt pr. Banekilometer af 7,380 Kr. og for de preussiske 11,045 Kr., altsaa  $\frac{1}{2}$  Gang mere. Naar vi gaa til Godstrafikken, er det meget vanskeligt her at foretage en Sammenligning mellem Taksterne, fordi de ere saa uendelig forskellige efter Godsets Art. Paa Grund af de store Mængder af groft Vognladningsgod, som til de billige Satter befordres paa de preussiske Baner, er Gennemsnitsbetalingen pr. Ton lavere end i Danmark. Derfor er den Indtægt, som de preussiske Baner have af Godstransporten, forholdsvis ikke fuldt saa stor, som man efter selve Godsmængden, som jeg før nævnte, skulde vente, men Indtægten er dog omtrent 4 Gange saa stor pr. Banekilometer, som den er her i Landet, nemlig 26,165 Kr. mod 6,735 Kr. Naar vi altsaa med Hensyn til Indtægterne sammenligne os med andre Lande, vil det ses, at vi ere forholdsvis meget ugunstigt stillede. Det er noget, der i øvrigt ikke behøver megen Forklaring. Grundene ere dels, at vort Land ikke er særlig tæt befolket og ikke har store Masser af vægtigt Gods at forsende med Banerne, dels at vi have Konkurrencen med Søvejen, som i høj Grad gør sig gældende. Vi ville, som rimeligt er, nu forsøge at