

skal forøges, og Regeringen kan kun tænke sig den Udvej at forøge Bruttoindtægten uden at spørge, om der dog maaske ikke skulde være nogen Udsigt til at indvinde ret betydelige Summer ved at nedsætte Driftsomkostningerne. Det er et Spørgsmaal, som ligger nær, om Fejlen ikke lige saa vel kan søges i de for store Udgifter som i de for smaa Indtægter; det er ikke umuligt, at dette i Virkeligheden er det ømme Punkt, jeg er ikke i Stand til at bevise det, men jeg synes, at der er mange Ting, som vække Mistanke om, at der er en stor Del af Udgifterne, som kunde spares. Sammenligner man de to Aar 1905—06 og 1909—10, vil man se, at i det første Aar naaede Nettooverskuddet Kulminationspunktet, nemlig 8,4 Mill. Kr., — det er derfor jeg har valgt dette Udgangspunkt —, det sidste Aar var det lavest, nemlig 2,9 Mill. Kr., der var altsaa en Nedgang paa  $5\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Jeg følger her Opgørelsesmaaden i Statsbanernes Driftsberetning. Hvis man sammenligner de to Aar for at undersøge, hvorledes der er fremkommet en saadan Nedgang i Nettoindtægten, ser man, at Indtægten er stegen med  $6\frac{1}{2}$  Mill. Kr.; det er en overmaade respektabel Stigning, som vel delvis skyldes Takstforhøjelsen i 1908; men selv om man trækker 1 Mill. Kr. fra paa denne Konto, bliver det en Stigning paa 15 pCt. Samtidig ere imidlertid Udgifterne stegne med 12 Mill. Kr. Deraf skyldes noget Lønningsforhøjelsen, men selv om vi regne med 3 eller 4 Mill. Kr. paa denne Konto, hvad der vel nok er nogenlunde rigeligt regnet, bliver der dog tilbage en reel Stigning paa henimod 30 pCt., altsaa faktisk en Indtægtsstigning som Følge af den stigende Trafik med ca. 15 pCt. og en reel Udgiftsforøgelse som Følge af de stigende Driftsomkostninger, bortset fra de stigende Lønninger, med ca. 30 pCt. Det er et Forhold, som er ganske mærkværdigt, og synes at pege paa, at der maa være noget i Vejen. I alle andre Virksomheder gælder det, at jo mere Virksomhedens Omfang forøges, jo højere Plan den kommer ind i, desto ringere blive forholdsvis Driftsomkostningerne. De vokse ganske vist absolut, men de aftage relativt, de komme bestandig til at veje mindre til. Her er det gaaet ganske omvendt, hvad der er saa meget mere forunderligt, som en meget stor Del af Driftsomkostningerne kun i forholdsvis ringe Grad paavirkes af den forøgede Udnyttelse.

Naar vi se paa Statsbanernes Driftsberetning; maa vi i høj Grad beklage, at

den er saa daarlig og uoverskuelig affattet, som den er, idet man paa mange Punkter bliver ladt i Stikken og maa melde Pas, fordi Materialet ikke tillader et ordentligt Indblik i Sagerne. Imidlertid synes jeg, at der er en Del Omraader, hvor der unægteligt ser ud til at være noget galt paa Færde. Der er Tal, som i høj Grad ægge til Mistanke. Ser man paa Tallene af de kørte Personkilometer, finder man, at det er vokset med 19 pCt., derimod er Antallet af de kørte Personvognkilometer vokset med 20 pCt., altsaa en større Vækst i Vogntrafikken end i Persontrafikken. Endnu større er Forskellen med Hensyn til Godstrafikken. Det Antal Togkilometer, som Godstrafikken repræsenterer, er vokset med 9 pCt., men det Antal km, som Godsvogne have gennemløbet, er vokset med 15 pCt. Tage vi Gods- og Persontrafikken under et og samtidig regne en Person lig et Ton — man maa have en eller anden Maalestok —, finde vi en Stigning paa 15 pCt., medens Antallet af Lokomotivkilometer, som Gods- og Persontogene have gennemløbet, er vokset med 18 pCt., altsaa Trækraften er vokset stærkere end den befordrede Gods- og Personmængde, stik imod al Norm for almindeligt økonomisk Forretningsliv. Men der er endnu mere mærkværdige Træk. Hvis man undersøger den Strækning, Gods- og Persontogene tilsammen have gennemløbet, finder man, som jeg før sagde, en Stigning af Lokomotivkilometer paa 18 pCt., men det Antal, Lokomotiverne have gennemløbet under Rangeringen, er vokset med 30 pCt. Man har altsaa det Særsyn, at medens der er kørt 13,7 Mill. km med Person- og Godstog bag efter Maskinen hen ad Banestrækningen, er der rangeret 7,8 Mill. km, et Tal, der for en umiddelbar Betragtning synes at være ganske overordentligt højt. Ganske vist, Rangering er indenfor visse Grænser nødvendig for Driften, men det er ikke noget, der bringer Penge i Kassen. Jo mere Rangeringens Timetal og Kilometertal vokse, desto større bliver Driftsomkostningerne, og desto mindre under lige Forhold Overskuddet. Jeg skal nævne et endnu mere paafaldende Træk. Tager man Aarene 1905—06 og 1909—10, er Antallet af km, som Lokomotiverne have løbet uden Vogne, steget fra 87,147 til 153,137, altsaa til op imod det dobbelte. Det er ogsaa en Trafik, der indenfor en vis Grænse er absolut nødvendig, men det er ikke af den Slags Ting, der skæppe i Kassen. Man studser her over