

Par andre Poster til Begrundelse af sin Paa-stand. Han sagde: „Eller man finder en Post paa 2,140,834 Kr. 32 Øre til Anlæg af Københavns Personbanegaard m. m.; og hvis man tager de sidste 6 Finansaar under eet, finder man Poster paa næsten 9 Mill. Kr. alene paa denne Konto. Det er kun et enkelt Eksempel blandt de mange paa det meningsløse i, at Udbyttet skal beregnes i Forhold til Aktiver, som ganske vist i og for sig ere Værdier, men først blive effektive og give Nyttetvirkning en Gang i Fremtiden.“ Jeg finder det baade regnskabsmæssigt og i enhver anden Henseende fuldstændig korrekt, at de Udgifter, som hidtil ere paa-løbne vedrørende Opførelsen af Københavns Personbanegaard, opføres paa Finanslovens § 27, Anlægskontoen. Jeg gad egentlig vide, hvor de ellers skulde opføres. Vil man da have dem paa § 6, paa Driftskontoen, eller hvor? Selvfølgelig maa man opføre dem paa Anlægskontoen, ganske paa samme Maade som en Privatmand, der til Bygning af en Fabrik rejser et Laan, som han under Bygningen maa forrente, naturligvis maa lægge Renten til den Sum, det i øvrigt koster at opføre Fabrikken, og regne denne Rente for en Anlægsudgift.

Naar det ærede Medlem til syvende og sidst fremhæver den Udgift, der er opført i Anledning af Masnedøbroen, nemlig 62,109 Kr. 67 Øre „til Undersøgelser angaaende Anlæg af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster“, og mener, at der her er et ganske haandgribeligt Bevis paa, hvor forkert man posterer, er det heller ikke rigtigt. Det er i Virkeligheden fuldstændig korrekt, at disse Beløb til Undersøgelse vedrørende Masnedøbroen opføres paa Anlægs-kontoen, § 27. Thi der er ingen Tvivl om, at det Spørgsmaal en Gang vil finde sin Løsning. Jeg har ment — det vide de ærede Medlemmer fra Forhandlingen i Fjor —, at i Øjeblikket var det ikke nødvendigt at anlægge en Masnedøbro, men jeg har sam-tidig fremhævet, at den Tid vilde sikkert komme, da det bliver nødvendigt at anlægge enten en Bro eller en Tunnel, eller hvad man nu vil. Og naar det Tidspunkt kommer, vil det netop blive til Gavn, at man har de Forundersøgelser, der her ere fore-tagne, af Bundforholdene der, hvor Broen eller Tunnelen skal lægges. Derfor er det meget naturligt og rigtigt, ogsaa regnskabs-mæssigt set, at Beløbet opføres paa Anlægs-kontoen. Det forekommer mig, at det ærede Medlem i sin Kritik her er fuldstændig paa Vildspor.

Det ærede Medlem talte ligesom det ærede Medlem fra Storehedinge (J. Ander-

sen) om, at naar vi nu gik til en Takstfor-højelse, vilde det medføre, at de rejsende flyttede ned i lavere Vognklasse, de, der hidtil rejste paa første Klasse, flyttede ned i anden, de paa anden ned i tredje, og de ærede Medlemmer beregnede, at Resultatet vilde blive et meget stort Tab for Driften. For en umiddelbar Betragtning kunde det nok se saaledes ud, men det er dog et Spørgs-maal, om man ikke, naar man ser Sagen efter i Sømmene, kommer til et ganske andet Resultat. Jeg skal forsøge at illu-strere Forholdet. Af Regnskabet i Beret-ningen om Driften af de danske Stats-baner viser det sig, at der af Pladskilometre — det vil sige, de Personpladser, der ere i Vognen, multipliceret med Antallet af de Kilometre, som Vognen har kørt — 1909—10 har været i alt 2,890 Millioner, og de fordele sig paa følgende Maade: paa første Klasse har der været 121 Millioner, paa anden Klasse 573 Millioner, men paa tredje Klasse 2,196 Millioner Pladskilometre. Ser man nu efter, hvilken Indtægt det har gi-vet for Statsbanerne, viser det sig, at de 121 Millioner Pladskilometre paa første Klasse havde givet en Indtægt af 529,000 Kr., de 573 Millioner paa anden Klasse en Ind-tægt paa 4,582,000 Kr., men de 2,196 Millioner Pladskilometre paa tredje Klasse en Indtægt af 14,569,000 Kr. Hvis man under-søger, hvad det bliver pr. Pladskilometer, vil det vise sig, at det bliver for første Klasse 0,44 Øre, for anden Klasse 0,78 Øre og for tredje Klasse 0,66 Øre. Men hvis vi regne det rigtigt ud, blive Tallene i Virkeligheden ganske andre, fordi en Plads optager en større Grundflade paa anden og første Klasse, end den gør paa tredje Klasse, og hvis man regner det om i Forhold til den Plads, som en tredje Klasses Plads tager, maa man regne saaledes, at tre Pladser paa tredje Klasse svare til 2 paa anden, og 7 Pladser paa tredje svare til 3 paa første Klasse. Naar vi saa multiplicere det første Tal, 0,44 Øre, med  $\frac{3}{7}$ , og Betalingen for en Pladskilometer paa anden Klasse, 0,78 Øre, med  $\frac{2}{3}$ , kom-mer man til det Resultat, naar alt er regnet om til Pladser i Lighed med tredje Klasses, at for en Pladskilometer paa første Klasse have Statsbanerne faaet 0,19 Øre, for en Plads-kilometer paa 2den Klasse 0,52 Øre, men for en Pladskilometer paa tredje Klasse 0,66 Øre. De ville altsaa se, mine Herrer, at det er tredje Klasse, Statsbanerne tjene deres Penge paa. Derfor kan det gerne være, at det ret beset ikke vilde være nogen Ulykke, om nogle af Passagererne rykkede fra de højere Klasser ned til de lavere, vel at mærke selvfølgelig under den Forudsætning,