

højelse efter at have forhøjet Lønningerne; og efter at Statsbanernes nominelle Overskud — jeg kalder det nominelt, thi det er i Virkeligheden nærmest et nominelt Overskud, vi staaar overfor ved Statsbanerne — var gaaet ned til 3 Mill. Kr. Ved denne Takstforhøjelse naaede vi saa i Fjor op paa et Overskud af noget over 6 Mill. Kr., og nu i Aar staaar vi overfor et Overskud paa ikke mindre end ca. 12 Mill. Kr. Hvis det er et reelt Overskud, er det jo ikke mindre end $4\frac{1}{5}$ pCt. af de 281 Mill. Kr., som Banernes Værdi er opgjort til, det er altsaa et smukt Udbytte. Et reelt og ikke et nominelt Overskud bliver det dog kun, hvis de $5\frac{1}{2}$ Million, som ikke er ført op som Udgift af Driften, men gennem § 26 er ført paa Anlægget, hvis de Anskaffelser og Forbedringer, som staaar bag ved denne Udgift, ogsaa alle sammen er Anskaffelser og Forbedringer, der vil give fuld Rente. Det, at vi der overfor Statsbanerne har denne § 26, gør, at man altid ogsaa overfor Overskuddet staaar overfor, hvad jeg kalder til Dels et nominelt Overskud. Imidlertid skyldes dette Aars smukke Resultat vel væsentligt de højere Takster, over hvilke der ofte høres Klage, men det skyldes ogsaa i nogen Maade de sidste Aars opadgaaende Konjunkturer. Da vi nu snarest har Grund til at vente nedadgaaende Konjunkturer, vil jeg haabe, at Klagerne over de høje Takster ikke maa føre til, at de atter nedsættes. Og jeg vil tillige haabe, at denne Betragtning maa føre til, at vi ikke belaster Statsbanerne med alt for mange af de urentable Baner, som vi i de senere Aar har været ret villige til at lægge over paa dem.

Jeg finder det rigtigt, at Staten i fattige Egne, der ikke selv har Raad til at bygge Baner, træder til og tager sin Part, ja endog sin Broderpart, naar det gælder en Bane, der kan hjælpe Egnen op, men i alle de Tilfælde, hvor det ikke er naturligt, at Banen drives som Statsbane, bør det ikke ske ved, at den lægges ind under Statsbanedrift, den bør lægges ind under Egnens egen Drift. Jeg er paa dette Punkt saa fuldt enig i, hvad der staaar i Udvalgets Betænkning om, at „det naturligeste og for Landet bedste er, at Staten er fuldstændig Herre over Jernbanernes Hovedrouter og selv besørger disses Drift, medens en Del Side-Baner kunde overgaa til privat Drift“. Jeg vilde endog finde det rigtigt, at man overdrog adskillige af de som Statsbaner fastslaaede Baner til Kommunerne for en billig

Penge, ja, om det skulde være, i de fattige Egne endog som en ren Gave, thi for Driftens Økonomi er det absolut det heldigste, at disse Baner ejes af den stedlige Befolkning, hvilket atter vil sige Kommunerne. Beboerne vilde da blive mere rimelige i deres Krav, end naar det er Statsbanerne, der skal opfylde deres Krav. Man vil ogsaa lettere finde sig i højere Takster, hvis de er nødvendige, for at Banerne kan give et passende Udbytte. Der er i det hele for Privatbanerne fastslaaet et langt solidere økonomisk Grundlag end for Statsbanerne; man kender ved dem ikke noget til at gøre Gæld eller skrive Udgifterne over paa en Anlægskonto, saaledes som Tilfældet er ved Statsbanerne. Privatbanerne maa sørge for af Driftens Indtægter ikke blot at faa alle deres Anskaffelser dækket, men de skal ogsaa efterhaanden samle sig en Reservefond, ligesom de som Regel gaar til at samle en Nyanskaffelsesfond. Der er altsaa et meget sundt økonomisk Grundlag for den private Jernbanedrift. Overfor Statsbanerne hedder det her som i andre Lande, jeg mindes det særlig fra Amerika, hvor det stadig lød: Hvorfor skal vi spare, det er jo Onkel Sam, det vil sige Staten, der betaler. Det samme er Tilfældet her, man tænker mindre paa, hvad et Kravs Opfyldelse koster, naar det er Statskassen, der skal dække det. For Privatbanerne er der derimod et anderledes solidt Grundlag for Økonomien.

Jeg har gennem en Række af Aar været knyttet til en Privatbane, Kallehave-Banen. Om den hed det sig, at man kunde i alt Fald ikke vente noget større Udbytte af den. Den løb jo til Dels langs Søen, og den smalle Jordstrimmel, der ligger mellem Banen og Søen, er endda overvejende Skov, hvis Produkter gaar bort ad Søvejen. Dens Opland paa den anden Side hører heller ingenlunde til Sydsjællands bedre Egne. Banen har endvidere kun en Længde af $2\frac{3}{4}$ Mil, hvilket ogsaa begrænsede stærkt det Udbytte, man kan vente. Det eneste, man kunde bygge noget paa, var, at Banen har et ganske godt Endepunkt i Kallehave, hvor den samler Møens-Trafikken op. Men baade overfor Personerne og end mere for Godstrafikkens Vedkommende har Banen for sin Møens-Trafik en haard Konkurrence fra Skibsfarten, der kan nøjes med langt lavere Takster. Som jeg senere har været knyttet til Driften af denne Bane, havde jeg først Ledelse af dens Anlæg og var