

som jeg ogsaa i Pressen har set fremhævet af Generaldirektøren for Statsbanedriften, at Rigsdagen er medansvarlig, idet den er med til at ansætte Taksterne. Men saa er det andet Spørgsmaal: Hvorledes administreres der nu med de Indtægter, som Statsbanerne har? Og der er det maaske tvivlsomt, om der administreres med den tilstrækkelige Økonomi. Det er kun et Par Aar siden, at Rigsdagen vedtog en ny Lov angaaende Ledelsen af Statsbanedriften. Man gik da fra den flersidige Generaldirektion over til en ret enevældig Generaldirektør, der direkte har at forhandle videre gennem Chefer, ansatte i de tre Distrikter ude i Landet. Men det synes, som om den tilsigtede Ændring i Ledelsen ikke, om jeg maa bruge Udtrykket, endnu er kommet til at klappe rigtigt. I en Redegørelse fra de danske Statsbaner, som i alt Fald en Del af Tingets Medlemmer er kommet i Besiddelse af, dateret den 8. Maj dette Aar, nævnes fremdeles Generaldirektoratet som den flersidige Institution, uagtet der nu er en ansvarlig Generaldirektør, for hvem der ogsaa i sin Tid blev ansat en for Embedsmænd her i Landet ekstraordinær stor Gage, netop under Hensyn til det store Arbejde og det store Ansvar, der lægges paa denne Mands Skuldre. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, men det synes, som om der stadig er Mellemlid mellem denne Generaldirektør og Ledelsen ude omkring i Distrikterne. Ligeledes forekommer det mig ikke, at den Institution, der blev oprettet under Betegnelsen Generalsekretær, er kommet til at gøre sig saaledes gældende, som man havde tænkt sig det fra Rigsdagens Side. Det er jo ikke saa underligt, naar en Institution som Statsbanerne økonomisk er kørt saaledes i Grund, som den i Virkeligheden er, om Interessen hos det store Personale da maatte blive noget svækket og muligen derigennem Interessen for den rette Økonomi blev mindre, end ønskeligt var. Jeg har ikke Tallene senere end for Aaret 1915—16, det er det sidste Finansaar, der er anført i Bemærkningerne til Lovforslaget som endnu givende et Overskud paa 4492 Kr. pr. Banekilometer. Senere er Banerne jo kommet til at give omtrent lige saa meget i Underskud. Naar man sammenligner Resultaterne af Statsbanedriften og af Privatbanedriften — og det ærede 10de tingvalgte Medlem (Jørgen Berthelsen) gjorde opmærksom paa, at i Udstrækning er Privatbanerne fuldt paa Højde med Statsbanerne —, kan man vel ogsaa nogenlunde deraf udlede, hvorledes den øko-

nomiske Ledelse er i disse to forskellige Institutioner. Og man ser da, at i Regnskabsaaret 1915—16, der sluttede den 31. Marts 1916, havde Statsbanerne en Indtægt af 70,9 Millioner og et Overskud af 9 Millioner, medens samtlige danske Privatbaner i det samme Aar havde en Indtægt af 13,9 Millioner og et Overskud af 3,5 Millioner. Det vil sige, at af Statsbanernes Indtægter blev der kun tilbage 12,8 pCt., men af Privatbanernes 25 pCt. Hvis Forholdet den Gang havde været det samme ved Statsbanerne som ved Privatbanerne, vilde Statsbanerne først nu være kommet til det Standpunkt, at de ikke havde noget som helst Overskud, hvilket dog vilde være væsentlig bedre end det betydelige Underskud af 4900 Kr., som der er pr. Banekilometer i 1917—18. Dette kunde tyde paa, at der alligevel af Statsbanernes Indtægter benyttes mere til Administration, Vedligeholdelse og Driftsudgifter, end Tilfældet er ved Privatbanerne. Derfor er det, jeg siger, at naar vi skal til at vedtage Takstforhøjelser, bør man vel ogsaa undersøge, om der ikke ad Besparelsens Vej kunde indvindes noget. Statsbanerne yder jo et Arbejde, og det siges, at enhver Arbejder er sin Løn værd. Naar nu Statsbanerne skal flytte en Genstand for en Mand fra et Punkt i Landet til et andet, er der noget ganske urimeligt i, at andre Folk i Samfundet skal yde Bidrag til denne Enkeltmands Vareforsendelse. Og det er dog i Virkeligheden det, der sker. Vi mener derfor, at det er fuldt ud forsvareligt at gaa til en Takstforhøjelse, der i alt Fald kan bringe Balance i den almindelige Drift. Naar der er hentydet til, at der kunde befyrgtes Konkurrence med Landevejene, tror jeg dog, at man i alt Fald for nærværende Tid, hvor der er ingen eller meget lidt Benzin til Automobileerne og forholdsvis lidt Havre til Hestene, ikke behøver at frygte nogen særlig farlig Konkurrence for Statsbanerne. Det viser sig i øvrigt ogsaa, som den ærede foregaaende Taler (Jørgen Berthelsen) nævnede, at der ved Privatbanerne i den senere Tid er indført Forhøjelser, uden at de vistnok har medført Nedsættelse i selve Trafikmængden. Jeg er saaledes oplyst om, at paa den sydfynske Bane, hvor der er sket Forhøjelser, har disse ikke indvirket paa Trafikmængden. En rimelig Forhøjelse vilde vistnok derfor ogsaa kunne blive haaret af Statsbanerne. Den højtærede Trafikminister har da ogsaa ved en tidligere Lejlighed her i Tinget udtalt: „I øvrigt har jeg saamænd ikke noget