

Telegraf- og Telefonvæsenet lagt om paa den Maade —, saa skal jeg udtale min Villighed til at medvirke dertil.

Det ærede Medlem Hr. Korsgaard omtalte Rentabilitetsspørgsmaalet og sagde, at han ogsaa ønskede undersøgt de enkelte Baners Rentabilitet. I denne Forbindelse omtalte det ærede Medlem de svenske Statsbaneforhold, og jeg skal herom sige, at det er rigtigt, at de svenske Statsbaner har foretaget Rentabilitetsberegninger for de enkelte Strækninger. Det kan man nemlig i Sverige gøre langt lettere end vi, fordi man i Sverige fra gammel Tid ikke alene har opgjort Anlægsomkostningerne for de enkelte Strækninger, men ogsaa til en vis Grad har indrettet sin Bogføring saaledes, at man opgør Driftsomkostningerne strækningsvis. Imidlertid har ogsaa de danske Statsbaner foretaget saadanne Rentabilitetsberegninger — det ligger en halv Snes Aar tilbage — for visse typiske Strækningers Vedkommende, nemlig Roskilde—Korsør, eksklusive Færgeanlægget, Tommerup—Assens, Fredericia—Aarhus, Hobro—Løgstør, Struer—Thisted og Odde Sund Nord—Thisted, eksklusive Færgeanlægget. Resultatet var, at der for Roskilde—Korsør var et Overskud paa 1 192 360 Kr. eller en Forrentning af 7,33 pCt.; for Tommerup—Assens var der et Underskud paa 89 049 Kr. eller en Forrentning paa minus 4,84 pCt.; for Fredericia—Aarhus var der et Overskud paa 1 031 698 Kr. eller en Forrentning af 5,89 pCt.; for Hobro—Løgstør var der et Underskud paa 181 923 Kr. eller en Forrentning af minus 5,37 pCt.; for Struer—Thisted var der et Underskud paa 230 790 Kr. eller en Forrentning af minus 4,57 pCt.; for Odde Sund Nord—Thisted, eksklusive Færgeanlægget, var der et Underskud paa 126 447 Kr. eller en Forrentning af minus 3,51 pCt. De fire første af disse Beregninger omfattede Driftsaaret 1909—10 og de to sidste Driftsaar 1912—13. Disse Tal viser jo, hvad man paa Forhaand kunde vente, at Hovedbanerne med den stærkere Trafik betaler sig bedre end de svagere trafikerede Strækninger, og selv om disse Beregninger nu er en halv Snes Aar gamle, er der neppe Grund til at tro, at man vilde faa et væsentlig andet Resultat ved at foretage nye Beregninger nu. Saadanne Beregninger vilde ogsaa være baade meget besværlige og meget bekostelige. For øvrigt sårner man ikke Midler til selv uden saadanne Beregninger at bedømme de enkelte Strækningers økonomiske Betjning, idet der i det statistiske Mate-

riale, man har til Raadighed, findes detaljerede Oplysninger om Trafikken for de enkelte Strækninger og Indtægterne paa de enkelte Stationer o. s. v. Om hele dette Forhold vil jeg imidlertid sige, at naar det altsaa viser sig, at de svagere trafikerede Baner ikke en Gang bærer Driften, men giver Underskud, medens de store Hovedbaner, f. Eks. København—Korsør og Fredericia—Aarhus, giver Overskud, maa man ikke se bort fra, at naar Overskuddet for disse Hovedbaner bliver saa stort, hænger det i høj Grad sammen med; at der tilføres dem en meget betydelig Trafik fra de Sidebaner, som ikke forrenter sig, saaledes at noget af Forrentningen paa Hovedbanerne i Virkeligheden bør komme disse Sidebaner til gode, fordi de tjener som Fødeaarer for de store Hovedbaner. Det ærede Medlem Hr. Korsgaard ønskede i Forbindelse med, at han udtalte sin Tilslutning til det af det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte fremsatte Forslag, at der skulde ske en meget radikal Forandring i Betjeningen af de urentable Baner, og argumenterede mod en noget tænkt Betragtning, som skulde gaa ud paa, at man ikke kan have væsentlig anden Administration ved de mindre Baner end ved de større. En saadan Betragtning anlægger Statsbanestyrelsen imidlertid ikke. Den bestræber sig for at gøre Betjeningen ved Strækninger med ringe Trafik saa enkel og billig som muligt; men man maa huske, at der bl. a. af Sikkerhedsgrunde maa kræves et vist Minimum af Personale, baade til Stations-tjenesten og til Togenes Fremførelse. Omkostningerne ved dette Minimum af Betjening vil altid belaste en ringe trafikeret Bane forholdsvis mere end en stærkt trafikeret, idet det er indlysende, at en Bane med en dobbelt saa stor Trafik som en anden ikke just behøver dobbelt saa meget Personale.

Endelig talte det ærede Medlem Hr. Korsgaard om at bringe større Lighed til Veje mellem den handelskommitteredes Lønning og Afdelingschefernes Lønninger. Da vi skulde have en kommitteret i Handelssager, navnlig vedrørende Indkøb, ansat hos Generaldirektøren for Statsbanerne, gjaldt det om at faa fat i en kyndig og dygtig Forretningsmand, og det viste sig ikke gørligt for os at faa den Mand, vi ønskede, og som jeg mener, Erfaringen har vist har gjort god Fyldest, til nogen billigere Pris. Det er meget rigtigt, at det Honorar, som gives ham, ligger over den Løn, som gives Afdelingscheferne ved Statsbanerne, men man maa paa den an-