

5) Tyskland og Sverige er som bekendt i Besiddelse af Raaprodukter (Kul, Jern, Træ, Malm m. m.) i et overordentlig stort Omfang, medens dette ikke er Tilfældet for Danmarks Vedkommende. Dette Forhold maa naturligt medføre, at Transportbehovet bliver betydeligt større i disse to Lande, hvad den relativt store Befordring af Vognladningsgods, jfr. foran, tydeligt bekræfter.

Trods disse Uligheder har Forfatteren alligevel tilladt sig umiddelbart at sammenligne de danske Statsbaner med de svenske Statsbaner og med det tyske Rigsbaneselskab, hvorhos han uden videre Kommentarer har sidestillet Sveriges og Tysklands Drifts- og økonomiske Resultater m. m. i 1928 med Danmarks i 1928—29, skønt Isvinteren 1929, der i høj Grad paavirkede Trafikken, Driftsindtægterne og Driftsudgifterne, for Danmarks Vedkommende faldt i Driftsaaret 1928—29, men for Sveriges og Tysklands Vedkommende i Driftsaaret 1929.

At de ovenfor fremførte Synspunkter ogsaa deles af svenske Statsbaner, vil fremgaa af et i Sydsvenska Dagbladet Snällposten for den 3. ds. indeholdt Interview med Banernes Generaldirektør, der ifølge Interviewet udtaler:

„Jag har nyss läst hr Jacobsens broschyr, och jag måste ju beteckna den som i och för en jämförelse i många hänseenden defekt och alltså missvisande. Jämförelserna mellan förhållandena i de svenska och danska statsbanorna bli därför icke korrekta, men härtill kommer framför allt att dylika jämförelser i varje fall äro ytterst svåra för att icke säga omöjliga att verkställa. Varje lands järnvägsväsen har sin egenart, har formats och utvecklats efter linjer och under tryck av omständigheter, till vilka man icke finner motsvarigheter i andra länder, icke ens grannländer. Bedömandena om järnvägsföretagens skötsel och resultat måste därför åtminstone i allt väsentligt bli interna frågor med den blick, jag över huvud taget kan ha i den debatterede frågan.“

Om end allerede Udgangspunktet for de i Pjecen indeholdte Angreb paa Statsbaneledelsen saaledes er urigtigt og uholdbart, og skønt en dybere Gennemgang af Pjecen, der paa saa at sige alle Punkter bærer Vidnesbyrd om, at Forfatteren savner virkeligt Kendskab til de Forhold, han kritiserer, derfor synes upaakrævet, skal man dog til enkelte af de i dens forskellige Afsnit fremsatte Udtalelser knytte følgende Bemærkninger:

ad Indledningen.

I Omtalen af det sjællandske Jernbaneselskab og de af den danske Stat før 1880 drevne jydsk-fynske Banestrækninger anføres det, at Aktierne i det sjællandske Jernbaneselskab ved Statens Overtagelse af dette indløstes til en Kurs af 125, og dette tages af Forfatteren som et Bevis for, i hvor høj Grad det sjællandske Jernbaneselskab økonomisk set var veldrevet. Imidlertid var Kursen i Aarene 1874—78 gennemsnitlig kun 112, og Kursen gik først op til 125, da det rygtedes, at den danske Stat ønskede at overtage Banerne.

Naar det anføres, at Forrentningen var betydelig bedre ved det sjællandske Jernbaneselskab end ved de jydsk-fynske Baner, idet det førstnævnte Selskab i Perioden fra 1871—76 afkastede gennemsnitlig 5,88 pCt. pr. Aar, medens de jydsk-fynske Baner kun afkastede 2,34 pCt., kan denne Forskel bl. a. forklares ud fra følgende Forhold:

a) Benyttelsen af Banerne var særlig paa Grund af tættere Befolkning og større Velstand væsentlig større ved de sjællandske Baner end ved de jydsk-fynske Baner. Paa de sjællandske Baner befordredes der saaledes f. Eks. i Aarene 1875 og 1876 gennemsnitlig ca. 69 500 rejsende pr. Banemil og ca. 179 800 Centner Gods pr. Banemil, medens de tilsvarende Tal for de jydsk-fynske Baner var henholdsvis ca. 25 300 Rejser og ca. 87 700 Centner Gods.

b) Saavel Persontaksterne som Godstaksterne var betydelig højere ved de sjællandske Baner end ved de jydsk-fynske, og dette gjaldt særlig Trafikken paa de kortere Afstande.

c) Der blev af Datiden overfor det sjællandske Jernbaneselskab anket over, at dette Selskab kun paatog sig den Trafik og de Udvidelser af Anlægene, der var absolut rentable.