

I Sverige paahviler der ikke Centraladministrationen ganske de samme Opgaver som i Danmark, og Udgifterne til Centraladministrationen i de to Lande kan derfor ikke — som af Forfatteren gjort — umiddelbart sammenlignes.

At bedømme Personaleantallets Størrelse — saaledes som Forfatteren har gjort — ved at sætte dette i Forhold til Banenettets Længde eller Ekspeditionsstedernes Antal, giver et misvisende og ukorrekt Billede, idet en brugbar Sammenligning i hvert Fald ikke kan naas, medmindre man tillige sætter det samlede Personaleantal — saavel fast ansatte som løst antagne — i Forhold til de præsterede Driftsydelser. Men i øvrigt er Spørgsmaalet endnu mere kompliceret, idet man bl. a. tillige bør tage saadanne Forhold som Togenes Antal, Togenes Gennemsnitshastighed, Antallet af solgte Billetter, ekspederede Fragtbreve m. m. m. med i Betragtning. Af nedenstaaende Skema vil det rent eksempelvis taget fremgaa, hvorledes Personaleantallet har stillet sig pr. Tog- og Sejladskilometer og pr. Vognakselkilometer i Danmark og i Sverige fra Driftsaaret 1926—27 (1926) til Driftsaaret 1928—29 (1928):

Antal Personale pr.	Danmark			Sverige			Personaleantallets Størrelse i 1926—27 (1926) sættes = 100					
							Danmark			Sverige		
	1928-29	1927-28	1926-27	1928	1927	1926	1928-29	1927-28	1926-27	1928	1927	1926
10 000 Tog- og Sejladskm.	9,40	10,10	11,44	9,29	9,78	10,44	82	88	100	89	94	100
100 000 Vognakselkm.	3,66	3,78	4,07	2,81	2,62	2,81	90	93	100	100	93	100

De i Skemaet indeholdte relative Tal viser, at den Forbedring, der fra 1926—27 (1926) til 1928—29 (1928) har fundet Sted i Personaleantallet i Forhold til de præsterede Driftspræstationer, har været større i Danmark end i Sverige.

Naar Forfatteren øverst paa Pjecens Side 25 udtaler, at de danske Statsbaners Indkøbspris pr. Ton Kul m. v. i 1928—29 var 20 Kr., medens Prisen i Sverige kun androg 17 Kr., glemmer Forfatteren at tage i Betragtning, at der i den danske Pris er inkluderet Udgift til Udlevering, Optændingsmateriale m. v., og at den rene Udgift pr. Ton Kul kun androg 18 Kr. 30 Ø., jfr. Driftsberetningens Side 8.

Indkøbsprisen pr. Ton Kul har saaledes kun været 1 Kr. 30 Ø. større i Danmark end i Sverige, og Grunden til denne Forskel er bl. a. at søge i den Omstændighed, at man af Hensyn til Landets Eksport i højere Grad end Sverige maa placere Banernes Kulindkøb i England, hvilket medfører nogen Fordyrelse af Kullene.

Hertil kommer, at Forholdene for svenske Indkøb paa visse Punkter er gunstigere end for danske, idet Fragterne til svenske Havne er lavere, da der fra Sverige ofte kan faas Returfragt, og da Skibenes Havneomkostninger gennemgaaende er lavere.

ad Afsnittet om de danske Statsbaners Udvikling.

Paa Pjecens Side 28 hævdes det, at der paa de danske Statsbaner skal forekomme talløse Forsinkelser, og at der fra Statsbaneledelsens Side aldrig er gjort „noget alvorligt“ for at komme dette Onde til Livs.

Forsinkelserne paa de danske Statsbaner er neppe større end ved de fleste andre Baner, i alt Fald naar man tager særlige Forhold som Overfarterne og lignende med i Betragtning, men man ser sig ikke i Stand til at give noget talmæssigt Udtryk herfor. Det kan i øvrigt ikke med Rette hævdes, at der fra Ledelsens Side ikke er gjort „noget alvorligt“ for at undgaa Forsinkelser. Man skal i saa Henseende blot pege paa, hvad der f. Eks. er gennemført af Dobbeltspor.

Naar Forfatteren paa Pjecens Side 29 anfører, at Princippet om den fra 2. August 1897 indførte stærkt degressive Tarif paa Afstanden ikke viste sig heldig i Praksis, stemmer dette ikke med de faktiske Forhold. Man skal i saa Henseende henvisse til Driftsberetningen for Driftsaaret 1897—98, Side XX, hvor der udførlig er redegjort for Virkningerne af den nye Tarif, som bl. a. for Personbefordringen be-