

gaaer klart af de Belsøb, hvortil de ovennævnte Poster ere calculerede i Overslagene for 1859 og for 1860, og at den heller ikke har havt Grund til at haabe nogen hderligere Fremgang, sees klart af den Maade, hvorpaa den er kommen til de budgetterede Summer. Disse ere:

	Indtægt. Rbd.	Driftsomkostninger. Rbd.	Kongerigets Tilskud. Rbd.
1859 . . . . .	572,000.	338,000.	50,200.
1860 . . . . .	536,500.	302,000.	48,950.

Hvad nu først Indtægten angaaer, da er denne i en aabenbar Tilbagegang, hvilket ogsaa Bestyrelsen har antydet ved for 1860 at calculere den 35,500 Rbd. (eller 6 til 7 pCt.) lavere end for 1859. Udvalgets Fleertal finder det rigtigt — da denne Tilbagegang stæer til trods for de forhøiede Taxter — at henvende Regjeringens og Banebestyrelsens Opmærksomhed paa, om det ikke er paa Tiden at forsøge, hvad en passende Nedsættelse i Taxterne maatte kunne bidrage til Fregventens Forøgelse.

Driftsomkostningerne maae under saadanne Forhold naturligviis formindskes, og det viser sig ogsaa at have været Tilfældet, naar man sammenligner 1857 med 1858, ligesom det er forudsat af Bestyrelsen i dens Overslag over 1859 og 1860.

Dog maa, hvad disse sidste to Aar angaaer, vel bemærkes, at Jernbanens Bestyrelse har begaaet den Feil ikke at regne Renterne af Prioritetslaanet og Omkostningerne ved Selskabets hvævende Gjæld (tillsammen 11,000 Rbd. for hvert Aar) med til Driftsomkostninger, hvor de høre hjemme, og blandt hvilke de ogsaa ere opførte i Statsregnskabet for 1858—59. Heraf følger først, at Banebestyrelsen burde have kaldt de for 1859 og for 1860 calculerede Driftsomkostninger ikke respective 338,000 og 302,000 Rbd., men derimod 349,000 og 313,000 Rbd.; dernæst vil denne feilagtige Postering — saafremt den ikke bliver rettet — have den Følge, at Reservecapitalen, der skal dannes ved Henlæggelsen af 10 pCt. af „hvert Aars Netto-Indtægt“ (Statuternes § 68), saavel i 1859 som i 1860 bliver 1,100 Rbd. større, end den bør være, medens samtidigt Tilskudet fra Kongerigets Finantser ogsaa bliver 1,100 Rbd. større, end det bør være. Udvalget har saaledes en dobbelt Grund til at henlede Regjeringens Opmærksomhed paa denne urigtige Beregning.

Naar man vil danne sig en nogenlunde sansbfuldig Anskuelse om de Tilskud fra Kongeriget, som den sjællandske Jernbane i en nær Fremtid vil fordrø, maa man vel bemærke, at Bestyrelsen vel har seet sig istand til at bringe Driftsomkostningerne meget ned, men kun der ved, at den — som den selv gjentagne Gange siger — har indskrænket sine Udgifter til det Allernødvendigste, saavel hvad nye Anlæg og Anskaffelse af Materiale, som hvad Vedligeholdelse og Trækraften angaaer, og har calculeret saa lavt som mulig. At Bestyrelsen under disse Omstændigheder har bestemt sig til at bruge „Svelforhøielsesfonden“ — saaledes som Anmærkningerne til dets Budget udvise —, er ikke saa mærkeligt, som at der eksisterer en saadan Fond. Statutterne kjende kun een Reservecapital, og man skal derfor gjøre Regjeringen opmærksom paa det aldeles Urigtige i, at Jernbanen opsamler Fonds paa Kongerigets Bekostning, der naturligviis maa gjøre et saa meget større aarligt Tilskud.

I de 3 sidste Aar have Finantsudvalgene fremhævet Kongerigets uheldige Stilling som Rentegarant for den sjællandske Jernbane. Saar er der ikke alene lige saa stor, men større