

vendt i dette Øjeblik i de danske Statsbaner — om jeg ikke husker fejl 206 Mill. Kr. — giver et nogenlunde rimeligt og fornuftigt finansielt Resultat, det tror jeg ikke, man kan sige. Vi have forsøgt ad forskellige Veje at komme nærmere ind paa, hvad Grunden er dertil, men som ærede Medlemmer ville se af Betænkningen, have vi ikke kunnet paapege eller sætte Fingeren paa noget bestemt Sted og sige: der er for meget, der kan spares og der bør spares. Men at Resultatet, som det nu foreligger, ikke er fuldt tilfredsstillende, tror jeg, at der i Betænkningen indeholdes ret afgørende Beviser for. Ganske vist er Indtægten gaaet ganske overordentlig op i enhver Retning — man kan ikke sige andet, end at de ere meget tilfredsstillende — men Udgiften er tillige vokset saa enormt, at det endelige Resultat i Virkeligheden bliver meget fattigt. Nu kommer dertil tillige en Besynderlighed, som Statsbanedriftens Administration er uskyldig i, men som dog lige godt er til Stede, og det er, at man i selve Finansloven og Finansregnskabet ikke uden særlig Ulejlighed kan faa et nogenlunde klart Overblik over, hvilket Resultat egentlig Driften i det paa-gældende Aar har bragt. Det er nemlig denne besynderlige paa Finansloven indførte Ordning, at der paa § 6 kun findes opført Indtægterne af Driften og de rene, skære Driftsudgifter, Lønninger og hvad der ellers henregnes til umiddelbare Udgifter, til den umiddelbare Drift. Naar man saa har draget Udgifterne fra Indtægterne, kan man sige: saa og saa mange Tusinde er Overskuddet. Men saa har man paa § 27 en Række Bevillinger, netop til saadanne Øjemed, som navnlig de private Baner maa afholde af deres Aarsindtægt, men som Statsbanerne derimod skyde over paa Finanserne og lade afholde paa § 27 som Forøgelse af Formuen. Derved faar man jo et helt urigtigt Billede af det finansielle Resultat, thi mangfoldige af disse Udgifter paa § 27 kunde slet ikke spares; de maa til, hvis overhovedet Driften skal fortsættes. De kunne lige saa lidt spares for Statsbanerne, som de vilde kunne spares for de private Jærnbaner. Derimod for andres Vedkommende vil jeg indrømme, at der — og det ligger vel i,

at det er den store Statskasse, der betaler — er paa § 27 ofte meget store Udgifter, som private Baner ville betænke sig paa. Men nok er det, Udgifterne paa Statsbanerne skal man søge to Steder, dels paa § 6, dels paa § 27, og naar man saa sammenholder Udgifterne fra disse to Steder, saa viser det sig unægtelig, at det Resultat, som umiddelbart fremgaar af § 6, formindskes ret betydeligt. Hvis man nemlig holder sig til § 6, saa viser Statsbanerne i det sidste Femaar et Overskud, der stiger fra 1,37 pCt. i 1892—93 til 2,44 pCt. i 1896—97. Det vil altsaa sige, at efter § 6 skulde man antage, at Statsbanerne virkelige havde bragt Statskassen omtrent 2½ pCt. af de 206 Mill. Kroner, som ere anbragte i Statsbanerne. Men vil man nu tage de samme to Aar og medregne, hvad der er givet paa § 27, faar man unægtelig et andet Billede frem. Thi i 1892—93 er Overskuddet paa § 6 2,490,000 Kr. — jeg nævner kun runde Tal — og paa § 27 vare Udgifterne 3,211,000 Kr. Der er altsaa faktisk i 1892—93 gaaet et Underskud af 721,000 Kr. ud af Statskassen eller 0,35 pCt. Det er den nøgterne Betragtning. — Gaar man saa til 1896—97, har man et Overskud paa § 6 af 5,050,000 Kr.; paa § 27 har man en Ekstraudgift af 2,058,000 Kr., man faar altsaa kun et Overskud af 2,992,000 Kr. eller omtrent 1,25 pCt. Det er videre udviklet i Betænkningen, og jeg skal ikke komme dybere ind derpaa. — Ad adskillige Veje har man søgt at finde Grunden dertil, og Resultatet af vore Overvejelser — videre kunne vi ikke udtale os — er et Skøn over, at det ikke er Indtægterne, der kan klages over, men det er Udgifterne, som efter vor Mening ere alt for høje. At nu en Statsbanedrift altid maa være dyrere end anden Drift, ligger i Forholdets Natur, det lader sig ikke forhindre, Statsbanerne maa meget ofte gaa til Udgifter, som de private Baner kunne lade være. De maa ofte endogsaa efterkomme Befolkningens og Publikums Krav i langt større Omfang, end Privatbanerne ville gøre og kunne gøre. Og dertil kommer særlig for de danske Statsbaner noget, der væsentlig fordyrer Driften, i alt Fald gør den kostbarere, end Jærnbanedrift i Almindelighed er, det er Søforbindelserne