

rejser, at Handel og Industri er lammede, og at Indtægterne derfor maatte antages at svigte. Ikke desto mindre har man i Preussen haft til Forrentning og Overskud af den samlede Anlægs kapital, som andrager omtrent 13,000 Millioner Mark, 858 Millioner Mark, det giver omtrent 6 $\frac{1}{2}$ pCt. Derom siger saa Bladet, at Krigens Erfaringer har vist, at de preussiske Jernbanefinanser og dermed ogsaa de preussiske Statsfinanser, hvis Rygrad netop maa søges i Jernbanefinanserne, har formaet at bevare deres Styrke og Modstandskraft under Krigen. Jeg skal tillige minde om, at for en Del Aar siden, da Bismarck endnu levede, blev der i den tyske Rigsdag stillet det Krav til ham, at man skulde reducere Jernbanetaksterne i Tyskland betydeligt, og man henviste til Danmark som Eksempel paa et Land, hvor man rejste billigt, og hvor Jernbanetaksterne var lave. Dette Forslag mødte en bestemt Afvisning; man kan sige en Afvisning, som ikke en Gang rummede synderlig Respekt for de Foranstaltninger, vi foretog. Regeringerne i Tyskland fastholdt den Gang og har senere fastholdt, at de tyske Statsbaner ikke alene skal forrente sig, men endog give et Overskud. Hvis vi her havde arbejdet efter tilsvarende Principper, vilde Statskassen ud af Statsbanerne i det forløbne Aar have haft en Indtægt af 20 Mill. Kr. af den Kapital, der staar i Statsbanerne — det er vist 315 Mill. Kr. —, og i Modsætning dertil vil man nu formentlig komme til at se et Underskud.

Det er naturligvis paa en vis Maade glædeligt, at Regeringen føler sig saa rigeligt forsynet med Penge, at den i sin Jernbanestyrelse hverken bryder sig om Indtægten eller er betænkelig ved Udgiften, men Spørgsmaalet er: Hvor længe vil den Fornøjelse vare? Er der ikke Fare for, at vi pludselig kan befinde os i Tider, hvor det vilde have været ønskeligt, om man havde faret med Økonomi overfor de store Summer, der er gaaet ind i Statskassen, og at man ikke uden rimelig Grund havde opgivet de Indtægter, man kunde have haft?

Den sidste Forandring, der skete med Statsbanernes Ledelse, var en Forandring i Retning af det forretningsmæssige. Men hvad godt man end vil kunne sige om den nuværende Generaldirektør for Statsbanerne: som Sparebankdirektør synes han ikke at fungere. Jeg ønsker ikke at forøge Antallet af Klagerne over Statsbaneledelsen. Statsdrift vil neppe nogen Sinde

blive hverken synderlig elastisk eller synderlig kraftig, det ligger i Forhold, som de enkeltø Personer ikke er Herre over, det ligger i den skiftende Styrelse, og det ligger maaske i Rigsdagens Indgriben i Administrationen. Men det er berettiget at konstatere, at heller ikke det sidste Forsøg paa at omdanne Statsbanernes Styrelse har ført til et Resultat, som Folk i Almindelighed finder er synderlig tilfredsstillende. Man maa derfor nøjes med her at udtrykke et fromt Ønske om, at det maa lykkes at bringe denne Administration ind i saa rolige og faste Forhold, at den kan virke paa en for Almenheden tilfredsstillende Maade.

I Lovforslaget er det planlagt, at Pengene til de store Anlæg, her er Tale om, skal skaffes ved Statslaan, ved Obligationer, der overtages af Hypotekbanken. Det er i og for sig ikke urigtigt, at Udgifter af denne Art, til Foretagender, der i hvert Fald burde give Renter, og som skal komme ikke alene Nutiden, men ogsaa Fremtiden til gode, afholdes paa en saadan Maade, at Byrderne derved delvis føres over paa senere Tider. Men det maa dog paa den anden Side siges, at det er klogt at amortisere slige Udgifter indenfor et rimeligt Tidsrum. Det er ifølge Lovforslaget tænkt at give Regeringen fri Raadighed med Hensyn til Amortisationen af de paagældende Obligationer — jeg skal se bort fra Rentespørgsmaalet. Det vilde dog i hvert Fald forekomme mig rigtigt, at Rigsdagen ikke ganske overlod denne Afgørelse til Regeringen, men at dens Medvirkning til at fastsætte Amortisations-tiden blev forbeholdt.

Jeg skal dernæst gøre nogle ganske faa Bemærkninger om de mange Privatbaneforslag, som ligger paa Tingets Bord. Der er den Ejendommelighed ved disse Forslag, naar man samler den hele Buket, at det i aldeles overvejende Grad drejer sig om jyske Baner. Der er, saa vidt jeg kan tælle, een Bane paa Bornholm, een paa Langeland og 11 i Jylland. Man har Indtrykket af, at det er nødvendigt, hver Gang der skal gives en større Bevilgning, at man ikke glemmer Jylland. Men ikke nok dermed. Man fristes til at spørge, om ikke den jyske Nationalsang: „Jylland mellem tvende Have“, burde omskrives til: Jylland du skal dobbelt have, thi efter hvad der her er foreslaaet, skal Jylland ikke alene have Dobbeltspor og Dampfærgeforbindelse, men ogsaa 11 nye Privatbaner, og det er dog noget rigeligt. Nu misunder jeg ingenlunde de paagæl-