

mener jeg er det mindre Lyse i Billedet. Hvad endelig det forelagte Budget angaar, fremtræder det jo vel, som om det var bedre end de foregaaende Aars; den ærede Minister sagde imidlertid, at det var lig sine Forgængere, men det kunne vi netop bebreide Regeringen, det vil sige de hidtilværende Regjeringer, at Finantslovene have været hinanden lig; thi der igjennem er det klarlig givet, at hele vor Susholdning, hele vor Maade til være paa, har været uden væsentlige Fremskridt. Var der nemlig Fremskridt, vilde de først og sidst blive kjendte paa Budgettet. Der synes mig ligger en meget alvorlig Anke i det Mindste mod de foregaaende Regjeringer, og for saa vidt den ærede Finantsminister lod til at være meget glad over dette Resultat, vil Anken ogsaa kunne vende sig mod den nuværende Regjering. Den finantsielle Stilling kunde vel nok synes at være lidt bedre i det forelagte Budget, naar man ser hen til, at der er et virkelig Overskud af henved 1 Million, og at der skal bygges Baner og udføres offentlige Arbejder for 2 Millioner, saa at der er et Slags Overskud af 3 Millioner, hvorvel jeg i Øvrigt skal bemærke, at jeg hele Liden har undladt at tage Hensyn til Afbetalingen til Nationalbanken eller den, der foregaar ved Enkekasen. Men vel beseet er Stillingen dog ikke bedre. I Fjor var Overskuddet rigtignok kun 2 Millioner, naar de offentlige Arbejder regnedes til fuld Værdi; men man maa lægge Mærke til, at Indtægten er bleven forøget med  $1\frac{1}{2}$  Million. Jeg regner stadig efter Rigsdaler og ser bort fra, at Lovforslaget er forelagt i Kronemynt. Budgettets Overskud skalde altsaa i Aar have været, ikke 3, men  $3\frac{1}{2}$  Million, saameget mere, som saa mange Byggeforetagender — hvad der ogsaa i Lovforslaget er gjort opmærksom paa — tilendebringes i Aar eller i alt Fald ikke faae Indflydelse paa det foreliggende Budget. Det forekommer mig altsaa, at Stillingen ikke alene er  $\frac{1}{2}$  Million ringere, end den burde være, men næsten 1 Million ringere, naar man tager Hensyn til det nævnte Byggeforetagender. Dette er nu heller ikke saa underligt, naar vi se, at de samme Forlangender vende tilbage fra Forvarsministrene, f. Ex. til det store Skib, som jeg visseelig aldrig har stemt imod af politiske Grunde. Jeg skal her indflyde den Bemærkning, at det var af ganske andre Grunde, jeg i Fjor stemte derimod. Jeg skal nu fra denne Indledning vende mig lidt til Budgettet, for gjennem afskillige Enkeltheder at komme til et Slags Resultat angaaende den mulige fremtidige Stilling. Jeg skal da først vende mig til den ærede Indenrigsminister. Paa hans Budget have vi hele Befordringsvæsenet, og det kan ikke negtes, at der er noget Glædeligt ved at se, at Postvæsenet bringer et ret antageligt Overskud, henved 300,000 Kroner; man ser, at Statsregnskabet viser et Overskud af henved 600,000 Kroner, og der er i Aar forlangt 240,000 Kroner til et nyt Skib. Vi, som ifjor holdt paa,

at Brevportoen skalde nedsættes til 5 Ore, og som opstillede et Balanceregnskab, have altsaa ikke truffet det saa ilde, thi Kjendsgjeringerne have overgaaet vore Forventninger. Det er derfor beklageligt, at den ærede Minister — men det kan jo komme endnu — ikke synes tilbøjelig til at gaa ned til 5 Ore; jeg tror, at naar man først har havt 8 Ore en Tid, saa at man skal staa med 3 Mynter i Haanden, hver Gang man skal frankere et Brev, skal Utilfredsheden nok blive saa stor, at man nødes til at gaa enten til 5 eller til 10 Ore. Paa de øvrige Foranstaltninger — og der er ikke truffet saa faa — af administrativt Art under Postvæsenet skal jeg ikke indlade mig. Der kan vel være og er stor Tvivl om enfeistes Gavnlighed, naonlig det nye Billettsystem. Kun en Beflagelse maa jeg fremføre, og det er, at man f. Ex. mellem Ringkjøbing og Silkeborg ikke alene ikke er i Stand til at faae disse Billetter, men ikke engang til, dersom man betaler fra et længere fraliggende Poststed, at kunne staa af en eller en halv Mil senere. Endvidere skal jeg dog udtale, at Posttagterne for Personbefordring fremdeles ere for dyre; man maa betale 28 Skilling pr. Mil, hvorimod man paa Jernbanerne rejser meget billigere. Det er ikke i sin Orden, men jeg skal ikke komme videre ind derpaa. Jeg skal herfra gaa over til Jernbanevæsenet. Med Hensyn hertil er det naturligt ogsaa meget glædeligt at se, at Jernbaneindtægterne ere saaledes stigende, at de kunne give  $2\frac{1}{2}$  pCt., — det gav de ifølge Statsrevisionsberetningen for 1872—73 —, og altsaa er det ikke for meget at antage, at de nu give mellem  $2\frac{1}{2}$  og 3 pCt. Det tør vel derfor haabes, at den Tid ikke er saa fjern, da Jernbanerne ganske kunne forrente sig, men i saa Henseende kan man naturligtvis ikke have en absolut begrundet Mening, inden hele Jernbanenettet, Statens Jernbanenet, er blevet fuldført. Naturligtvis kan man ogsaa være tilfreds med, at der er Udset til, at de tre Jernbaner, hvortil der bevilgedes Statstilskud i 1873, nu synes i det Mindste at skulle paabegyndes. Der er en af disse Baner, som særlig ligger mig noget paa Sinde, det er den fra Silkeborg til Høng. Naar man erindrer den velvillige Stemning, der har været her i dette Thing lige over for denne Bane, endogsaa i den Grad, at man — jeg tror med Rette — mente, at det burde være en Statsbane, kan jeg ikke sige Andet, end at, skjøndt jeg er glad ved, at der i alt Fald er Udset til i en nær Fremtid at kunne faae en Bane gjennem disse iudre Egne af Sylland, hvor en Bane visseelig har meget større Betydning end i nogen anden Egn af Landet, er Glæden ikke ganske ublandet, naar jeg ser hen til den Maade, hvorpaa dette Anlag er fremkommet. Der udtales i Anmærkningerne til Finantslovsforslaget, at Ministeren er rede til at give et ekstraordinært