

af Statsbanedriften, og det blev netop udtalt af et Medlem, at, naar han var en Modstander af Statsbanedriften, hidrørte det væsentlig fra, at han havde den Frygt, at den lovgivende Myndighed tidligere eller senere vilde søge at skaffe sig Indflydelse paa de speciellere Anliggender, hvilket vilde være skadeligt for Statsbanerne. Det var under Trykket deraf, og i Genhold til disse Anskuelser, at Loven af 1867 udkom, hvorfor den ogsaa udrustede Ministeren med overmaade stor Frihed ligeoverfor Statsbanerne. Det blev ham overladt at drage Omforg for, at de Foranstaltninger bleve trufne, som vare nødvendige, for at Staten kunde overtage Driften; det blev ham overladt at bestemme Fartplan, Reglement m. v., det blev ham overladt at skaffe Personale tilstede, og der blev kun i saa Henseende givet den indskrænkende Bestemmelse, at det kun maatte antages med $\frac{1}{2}$ Aars Opfyldelse, og at det ikke skulde have Pension. Det var under en saa stor Indrømmelse af Frihed for Ministeren, at han i 1867 overtog Statsbanernes Drift, og jeg maa sige, at jeg ikke ser, at der siden den Tid er foregaaet Noget, der forandrer Ministerens Stilling overfor Sagen; jeg anser mig for at have samme Frihed som den, der i 1867 blev givet til den daværende Minister. Der er i længere Tid gjennem Statsrevisionens Betænkning og ligeledes gjennem Udtalelser her i Thinget hentydet til, at man kunde ønske den lovgivende Magt en større Indflydelse paa Statsbanedriften, navnlig derved, at der til Rigsdagens Sanktion blev forelagt et aarligt Budget af større Vidtløftighed og mere gaaende i det Enkelte. Naar det ikke er fket, har det for det Første været, fordi man ikke har været i Stand til at gjøre det, før man havde nogen Erfaring, og dernæst fordi man efter Sagens Natur ikke har troet det muligt at give noget Budget med den Virkning, at Administrationen skulde være bunden, om ikke ganske tæt saa dog tilnærmelsesvis, til de Summer, man var i Stand til at opstille. Naar jeg nu gjentager, at jeg ikke anser det for muligt at faae et Budget, er det ikke, fordi jeg, som det blev sagt af det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Winther), puffer paa den Myndighed, som er givet Regjeringen, men fordi jeg ikke ser, at man er istand til, at give noget Budget, der kan have nogen egentlig Værdi som saadant. Det er nemlig klart, at saavel Indtægten som Udgiften ved Jernbanedriften ere afhængige af Forhold, hvorover Bestyrelsen slet ikke raader. Indtægt og Udgift staa i væsentlig Forhold til Trafikkens Mængde; jo større Trafikken er, desto større er Udgiften og forhaabentlig ligeledes Indtægten; men det kan man ikke se Maret iforveien. Trafikken afhænger af mange forskellige Ting, og Indtægten af Trafikken er ogsaa paavirket af mange Faktorer. Det kommer i saa Henseende i Betragtning, hvad Prisen paa Forbrugsgjenstandene er, navnlig de Gjenstande, som

benyttes i større Maal, saasom: Ildbrændsel, Kul og Belysning, men hvad Sigt koster, veed man ikke Maret iforveien. Fastsettelsen af de Beløb, der ville gaa med paa disse Konti, vilde være temmelig værdiløs, og forud at bestemme, hvilken Udgift man vil have i saadan Anledning, vilde være det Samme, som at en Mand, der forestaaer et Landbrug, i Forveien skulde sige, hoormeget Høstomkostningerne vilde blive til næste Aar. Det afhænger af Høstens Bøvelighed og mange andre Ting; men det Samme gælder i højeste Grad om Jernbanerne. Ingen kan der sige, hvorledes Trafikken vil blive, især naar man som vi er i en stærk Udvikling baade i Retning af Bancanlæggenes Udstrækning og af Trafikkens Tiltagen. Jeg tror ikke, det vilde være muligt for Noget at lægge et Budget som Regel for, hvad der maatte udgives næste Aar; det vilde ikke have nogen som helst Værdi. Derfor er det, man hidtil har indskrænket sig til at foreslaa en rent kalkulatorisk Udgift — om jeg saa maa sige — som støtter sig til en Beregning der har til Udgangspunkt de Erfaringer, man har gjort med Hensyn til Trafikkens Udvikling, og hvad den vil kunne indbringe paa de forskellige Strækninger, eftersom Trafikken har været længere eller kortere Tid, og eftersom Egene have været mere eller mindre befolkede. Det er kun for at give en Anvisning paa, hvad man kan vente af Jernbanedriften; men Budgettet har ikke den Betydning, at man er bunden til de Summer, som der ere opførte. Det har imidlertid viist sig, at disse kalkulatoriske Budgetter, disse statistiske Budgetter have været uden al Betydning, da man i det paagjældende Driftsaar er kommet til i væsentlig Grad at afvige fra dem. Til det Driftsbudget, som bliver forelagt Ministeriet til Approbation, er den engere Bestyrelse bunden; men Forskjellen er den, at medens Indenrigsministeren bestandig er tilstede og kan tillade Forandringer i det Budget, som er forelagt, efter som Forholdene udvilde sig, er Rigsdagen ikke tilstede og kan saaledes ikke tillade mig at gjøre Forandringer, hvis det var mig, der havde forelagt Budgettet; men jeg var bunden til at holde mig dertil. Det vil ogsaa ses, at det Budget, der af Driftsbestyrelsen bliver forelagt til Ministeriets Approbation, undergaar ganske overordentlig større og mindre Forandringer, og adskillige af disse have betydelig Indflydelse paa Budgettets Summer. Der er Forandringer, som figurere med betydelige Beløb, og jeg kan som Exempel nævne, at Stableringen af Rattog i sin Tid — jeg tror det var 1873 — kostede 120,000 Kr. Det er Foranstaltninger, som, naar de ikke vare forubsete, vilde gjøre betydelige Forandringer paa de Beløb, der vare opførte paa et saadant Budget. Det kan være muligt, at man, naar man engang er kommen til en foreløbig Standsning af Jernbaneudviklingen, naar man tror, at man har, hvad man behøver, og gjennem nogle Aar har drevet Banerne, vil kunne komme til Er-