

øve paa Finanslovens Behandling, er der mest Anledning til at berøre forskjellige Punkter, som nærmere henhøre under Administrationen, thi foreløbig synes det jo at være den, som i en mere udpræget Grad end tidligere har Forvaltningen i sin Haand, nemlig under den midlertidige Finanslovs Herredømme. — Af det nys omdelte Statsregnskab for 1880—81 fremgaar det, at Staten har gjort en ret god Forretning ved Kjøbet af de sjællandske Jernbaner. Det er noget vanskeligt nogie at opgjøre Resultatet, forbi det paagjældende Finansaar for de sjællandske Statsbaners Bedkommende omfatter 5 Hjerdingaar, og dette gjør Beregningen vanskelig og lidt mere indviklet, men saavidt jeg kan se, er der allerede i dette Regnskab naaet ikke blot fuld Forrentning af den Kapital, Staten har anvendt derpaa, men ogsaa et Overskud derudover. Under disse Omstændigheder havde jeg ventet, at vi omsider vilde komme til Gjennemførelsen af en Forankaltning, der vistnok fra alle Sider betragtedes som en naturlig Forudsætning for Vedtagelsen af det nævnte Kjøb, nemlig at de sjællandske Statsbaner i alt Væsenligt bleve behandlede paa samme Maade som de andre Statsbaner, og at der navnlig blev gjort et ensartet Tagtsystem gjældende for samtlige Statsbaner. Jeg kan ikke efter Anmærkningerne til den foreliggende Finanslov se, at der er nogen som helst Antydning af, at dette vil ske. Uagtet der nu snart er forløbet halvandet Aar, siden Loven om Kjøbet udkom, er der fremdeles Forstjæl i Tagterne paa de sjællandske og paa de jydsk-sjydske Statsbaner. De Beregninger, der ere anstillede i Anmærningen til § 6, synes ikke at antyde, at der for de sjællandske Statsbaners Bedkommende vil i det kommende Finansaar ske en Tagtforandring, som kunde øve Indflydelse paa Indtægterne. Dette bliver saameget mere isinesfaldende, som det om en anden Bane, Staten ligeledes har erhvervet, nemlig den østjydske Bane, ansjeres, at man ikke kan regne paa saa store Indtægter som hidtil, da Tagterne efter Banens fuldstændige Indlemmelse i Statsbanenettet blive noget lavere end hidtil. Det viser sig tillige i det Hele, at Kjøbet af denne Bane ikke har været nogen særdeles glimrende Forretning for Statskassen, og at man vist havde naaet til et noget heldigere Resultat, om man havde kunnet bestemme sig til at følge den Vej, jeg i sin Tid tillod mig at foreslaa, nemlig at hjælpe denne Bane ved et Prioritetslaan, som bragte den ud over de vanskelige Forhold, og saa forøvrigt lade den forblive et lokalt Anlæg, thi det fremgaar af forskjellige Steder i Anmærningerne, dels at Indtægterne maa paaregnes noget lavere, dels at den østjydske Banes Driftsudgifter for Fremtiden maa anslaaes betydelig højere end hidtil, naar henses til, at Bedligholdelsen af Driftsmateriellet selv som Statsbane i den nærmeste Fremtid vil udkræve langt betydeligere Udgifter end hidtil. Det

er ikke blot i selve Tagterne, at Forstjellen mellem de sjællandske og de Vest for Store Belt liggende Statsbaner er opretholdt, men den gjør sig ogsaa gjældende paa forskjellige andre Omraader, f. Ex. med Hensyn til Retourbillets Gylbighed. Der er forleden Dag bleven anmeldt en Forespørgsel til den hviderde Indenrigsminister om Retourbillets Gylbighed mellem Fyn og Kjøbenhavn. Der vil da maasse blive Leilighed til at komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om Retourbillets Gylbighed overhovedet; men foreløbig skal jeg kun bemærke, at man ogsaa i den Henseende er uheldigere stillet her paa Sjælland, hvor Retourbilletterne kun gjælde en Dag, end paa Fyn og i Jylland, hvor de gjælde 48 Timer, dog saaledes, at de skulle benyttes til Tilbagereisen senest med det Log, der afgaar Kl. 5 om Morgenen paa den næstnæste Dag. Det er saa, at der ofte høres Klager over denne meget væsentlig indskrænkende Bestemmelse, især da der paa mange Steder ikke gaar noget Log før eller Kl. 5 om Morgenen, saa at Bestemmelsen bliver temmelig illusorisk, og Gylbigheden af Retourbilletter, skjøndt den efter Reglementet er 48 Timer, faktisk kun bliver 30—36 Timer. Men selv med denne begrænsede Gylbighed er det dog et Fremskridt i Forhold til Sjælland, hvor Gylbigheden, som sagt, kun er een Dag, undtagen hvor der kommer en Selligdag imellem. — Det er jo nu, efter hvad der fremgaar af Finanslovsforlaget og Anmærningerne, Hensigten at opretholde en daglig Dampstibsforbindelse mellem Frederikshavn og Østeborg. Jeg tror, det vilde være meget ønskeligt, om man ogsaa vilde tænke paa at anvende Noget, og jeg tror ikke, det behøvede at være et saa betydeligt Belp, paa at tilvejebringe en bedre Forbindelse mellem det nordlige Jylland og Sjælland og da navnlig ved en tilsvarende Udvikling af Farten mellem Kallundborg og Aarhus, som nu besjærges af det forenede Dampstibsfelskab, men som har den væsentlige Mangel, at den, ligesom tidligere Farten mellem Østeborg og Frederikshavn, kun foregaar hver anden Dag, hvilket er i høi Grad generende og altid bevirker, at Trafikken paa en saadan Route bliver langt ringere, end hvis der var en regelmæssig daglig Forbindelse. Dertil kommer en anden Ulempe, som med temmelig stor Følelse kunde afhjælpes, og som jeg oftere har klaget over, nemlig, at Afgangstiden paa Jernbanerne mellem Kjøbenhavn og Kallundborg ligesom ogsaa paa de jydskke Jernbaner nordpaa fra Aarhus er lagt saaledes, at det ikke saa sjældent hænder, at Dampstibet ikke kan naae til Aarhus i rette Tid til, at Passagererne kunne fortsætte Reisen nordpaa. Dette er en saa væsentlig Ulempe og en saa stor Hindring for Routens almindelige Benyttelse, at der maa gjøres Noget for at afhjælpe den. Det vil formentlig let kunne ske, naar man lod Toget til Kallundborg kjøre noget hurtigere, end nu sker, hvad der sikkert kan ske,