

er der paa de samme Konti bevilget 37,700,000 Kr., og paa Finantsloven for 1884—85 er der atter forlangt over 1 Million Kr. yderligere mere — stadig paa de samme Konti §§ 12—25. Det foreliggende Forslag kunne vi imidlertid se bort fra, da det vel neppe vil blive vedtaget i samme Skikkelse, hvori det er forelagt. Naar vi altsaa holde os til Aarene 1880 til 1884, og tage 1880—81 som Basis, da ere paa Finantsloven 1883—84, altsaa i Løbet af tre Aar fra 1880—81, de normale Udgifter paa §§ 12—25 stegne med tilfammen 1,200,000 Kr., det vil sige i Gjennemsnit 400,000 Kr. aarlig. Naar jeg sammenligner dette med de tre Aar, der gik forud for 1880—81, da har den tilsvarende Stigning i disse Aar gjennemsnitlig kun været noget over 200,000 Kr. aarlig. Altsaa, det viser sig, at vi i de senere Aar ere komne til en regelmæssig aarlig Udgiftsforøgelse af henved det Dobbelte af, hvad Tilfældet var tidligere, og denne Udgiftsforøgelse maa i alt Væsentligt betragtes som stabil. Denne Stigning ville vi utvivlsomt have at tage med i Beregning paa de fremtidige Budgetter. — Dernæst komme vi til de Udgifter, som findes samlede paa § 27 — bortset fra Udgifterne til Amortisation af Statsgjælden — nemlig til forskellige offentlige Arbejder, navnlig Jernbaneanlæg o. lign. Der har med Hensyn til Udgifterne til Jernbaneanlæg i Løbet af de senere Aar været en væsentlig Stigning. Naar jeg gaar tilbage til det første af de Aar, jeg har lagt til Grund for disse Betragtninger, nemlig 1877—78, saa vare Udgifterne til Jernbaneanlæg den Gang kun 1,700,000 Kr. og i det næste Aar endog kun 1,400,000 Kr.; men derefter er der en gradvis Stigning, indtil disse Udgifter i sidst afvige Statsregnskab have naaet næsten 6 Millioner. Paa den løbende Finantslov er der bevilget 4,800,000 Kr. hertil, og paa det nu forelagte Finantslovsforslag er der forlangt 4,100,000 Kr. Nu skal det ganske vist indrømmes, at Udgifter af denne Art, saaledes som det erede Medlem fra Langeland (Brandes) forleden bemærkede, i finantsiel Henseende have en noget anden Karakter end Udgifterne paa de egentlige Udgiftskonti. Men naar vi staa overfor det Faktum, at der er Tilbøielighed til efter en stigende Maalestok at gaa ind paa meget betydelige Bevillinger til Jernbaner, vil det dog være hensigtsmæssigt en Gang at drage det Spørgsmaal frem, hvorvidt dette virkelig kan siges at være nogen heldig Tilbøielighed. Jeg erkjender saa villig som Nogen, at vort Jernbane- og Kommunikationsvæsen lader særdeles Meget tilbage at ønske. Det er fuldkommen rigtigt, som det erede nævnte Med-

lem anførte, at naar man har fløiet hele Europa igjennem med Kurettog og saa en Morgenstund kommer til Korsør, faar man undgaelig det Indtryk, at ihvorvel man jo nok hertillands veed, at der er Noget, der hedder Jernbaner, er man dog kommen langt udenfor den Sære, hvor Dampen herfer. Vi have aabenbart i vor Jernbaneadministration det Princip — et Princip, der geraader Administrationens humane Tølelse til Væge — at et Lokomotiv maa behandles med den samme hensynsfulde Staaansomhed som en Droschkehest, og det endda en meget gammel og stivbenet Droschkehest. Der er overordentlig Meget at forbedre baade i Henseende til den Maade, hvorpaa Driften ledes, og i Henseende til Udvikling af de bestaaende Anlæg osv. osv. Men det er dog ogsaa nok værd at se lidt paa, hvorledes disse mange Penge betale sig. Vi maa ikke glemme, ved Driften af denne Industri som den i Virkeligheden er, at paa paa, hvad man faar ind i Statskassen til Gjengjæld. Jernbanerne stod os den 31te Marts d. A. i en Sum, som jeg beregner til 144½ Million Kr. Dette stemmer ikke ganske med den Opgave, som findes i Statsregnskabet, men jeg ser ikke rettere end, at der er Feil i Statsregnskabets Tal. For det Første har man forglemt for de jydsk Baners Vedkommende at anføre den 1 Million Aktier i den østjydsk Jernbane, som Staten tilintetgjorde, dengang den købte Banen. Fremdeles ser jeg ikke rettere end, at der ved Opgjørelsen af, hvad de sjællandske Baner koste, er begaaet en Regnefeil af ¼ Million for lidt; jeg tillader mig at henlede den høitærede Finantsministers Opmærksomhed paa, om dette ikke er Tilfældet. I det Hele have altsaa Statsbanerne kostet Staten 144½ Million Kroner; til Gjengjæld have vi i sidste Regnskabsaar havt et Udbytte af Banerne paa 3,506,000 Kroner, det vil sige knap 2½ pCt. Deraf have de jydsk Baner givet 1,523,000 Kr., hvilket, naar Anlægssummen er 87¼ Million Kr., knapt er 1¾ pCt. af Pengene; de sjællandske Baner have, naar jeg sætter det, de have kostet, til 56¾ Million Kr., givet 1,983,000 Kr., det er 3½ pCt. I Virkeligheden have dog de sjællandske Baner givet en mindre Rente end denne, naar man regner rigtigt efter. Det vil erindres, at medens de sjællandske Jernbaner dreves som privat Forretning, gav Selskabet til Slutning gjennem en Række af Aar et Udbytte af 6 pCt. til sine Aktionærer. Staten købte disse Aktier til en Kurs, der kan sættes lig 120. Derefter skulde altsaa det samme Driftsudbytte give en Rente af 5 pCt. af Pengene. Resultatet er blevet, at