

er et usforsvarligt Finantsystem; naar man i Løbet af 60 Aar kan erhverve et Aktiv paa $86\frac{1}{2}$ Mill., saa vilde det være paa denne Post, paa denne Side af vor Statsusholdning en overordentlig væsentlig Fremgang. I det Sted have vi i 10 Aar udredet $86\frac{1}{2}$ Mill. De sjællandske Statsbaner have i de første 5 Hjerdingaar givet ca. $4\frac{1}{3}$ pCt. p. a. af Kjøbesummen; Renten af det i Aarets Løb tilfødte Beløb er ikke medregnet, dette kan ofte først fremkomme ved Afregningen i Slutningen af Finantsaaret; det næste Aar, 1881—82, havde givet Noget over $4\frac{1}{3}$ pCt. og i det 3die Aar henved $3\frac{3}{4}$ pCt. af Anlægs summen plus det Beløb, der i det foregaaende Regnskabsaar er tilkommet til Kjøbesummen. Det er i Gjennemsnit en Rente af $4\frac{1}{30}$ pCt. p. a. af de sjællandske Baner, $4\frac{1}{3}$ p. a. for de 3 Aar. Der vil da mangle $1\frac{4}{30}$ pCt. aarlig at føie til for Statens Bedkommende, naar man gaar ud fra $4\frac{1}{2}$ pCt. Rente og Udbrug aarlig; det vilde give for Tidsrummet 740,000 Kr. eller fordelt paa 10 Aar 74,000 Kr. aarlig. Men vi have betalt 53 Millioner. I Forbindelse hermed skal jeg til det ærede Medlem for Kjøbenhavns Ake Balgkreds (Scharling) bemærke, at det forekommer mig, at han gif temmelig let over Renten af de 5 Mill., som vi have lagt til Kjøbesummen af de sjællandske Baner i de 3 Aar. Disse 5 Mill., jeg har nævnt, ere medgaaede til Masnedshund, til Dampfærge og desl. Vi kunne ikke forlange, at Pengene, der ere udgivne til Masnedshund Havn, Bane og Bro, skal give Rente, inden Historien er færdig. Vi kunne ikke forlange, at Dampfærge og Havn skulle kunne give Rente, inden Dampfærgeren kommer tilstede og har faaet den fornødne Udlaab med andre Uheld og deslige. Men at ville se hørt fra, at de skulle give nogen Rente, det er ubilligt. Thi hvorfor har man anvendt Penge til disse Havne og Dampfærger? I Forvisningen om, at de væsentlig vilde bidrage til at forøge Trafikken og dermed Indtægten for de sjællandske Fjernbaner. Da ligeledes mod Syd. Samtidig kunne vi sige om Frederikshundbanen: Da den nylig var begyndt, er det ganske naturligt, at Trafikken kan forøges og Renten stige. Selvfølgelig maa vi tænke paa Fremtiden og være forviisede om — ellers maatte der ligge Noget under med Hensyn til Bestyrelsen — at de gjorde Tilskud maa finde Dækning ved forøget Driftsindtægt. Driftsindtægten har været for de første fem Hjerdingaar 6,100,000 Kr., regnet for et Aar c. 4,500,000 Kr., og er gaaet op til 5,400,000 Kr. de to følgende Aar. Det er det Tilskud, som de sjællandske Baner efter $4\frac{1}{2}$ pCt. Systemet vilde have udtrævet. Men

nu de jydsk—fynske Baner. Jeg skal bemærke, at af de $33\frac{1}{3}$ Million er der medgaaet til Afslutning af Bendslysfelbanen, til Dampfærgehavn og Dampfærge en større Sum af henimod 1 Million Kr. til forskellige Udvidelser c. 3 Million Kr., til Afbetaling og Afslutning paa de syd- og vestjydske Baner noget over 4 Million Kr., til Ribe banen c. 1 Million Kr., til Driftsmateriel til de forskellige Baner henved 4 Million Kr., til Limfjordsbroen henved 3 Million Kr., til Expropriation og forskellige Erstatninger, Tab og Skade m. v. henved $2\frac{3}{4}$ Millioner Kr., til Faaborg-Banen, Skjern—Thy-Banen henved 5 Millioner Kr., til Silkeborg—Herning-Banen henved 1,400,000 Kr., til Grenaa—Randers—Nyomgaard-Banen henved 6 Millioner Kr., til Skive-Banen og til Afsens-Banen henved 1 Million Kr. som begyndende Afbetaling. Man ser — det er runde Summer, som her ere tagne — at disse 33 Millioner efter den Maade, hvorpaa de ere anvendte, i det nævnte Tidsrum ikke have kunnet give væsentlig Rente. Der er ganske vist en Afslutning af Baner i dette Tidsrum, Baner ere tagne i Brug; men iøvrigt ere Anlægene dels ikke endnu, dels nylig aabnede for Trafikken. Disse midlertidige Rentetab — saadanne ville altid fremkomme ved Fjernbaneanlæg — ville naturligvis være at tilskrive Anlægene efter sædvanlig Beregningsmaade. Paa Grenaa-Banen — hvad Rentabilitet den har i og for sig, veed jeg ikke — have vi anvendt henved 2 Aars Krigsstattold. Hvilken Statsinteresse, der har været forbundet med at faae denne private Bane, saa at den berettiger Statens Finantskyrelse til at fastholde en extraordinær Skat paa Borgerne et Par Aar for at faae denne Statsinteresse fyldestgjort, det formaar jeg ikke at fatte. At man vilde kjøbe den og ombytte Aktivet med amortizable Obligationer, for saa vidt der kunde vindes ved Kjøbet, det kan jeg forstaa; men at forlange, at man aarlig af sin løbende Indtægt i et Par Aar skal betale extraordinær Skat for en for Staten saa tvivlsom Forretning som Kjøbet af Grenaa-Banen, det kan jeg ikke forstaa. Ja, var man gaaet over til det nye Princip: ikke at tillade private Baner; men at det Hele her efter skulde være det Offentliges, Statens! Men det er saa langt fra, at man tværtimod er gaaet over til noget ganske underlig Nyt med Hensyn til de private Baner, som jeg forøvrigt ikke her skal komme ind paa. Men, at der skulde være nogen saadan Statsinteresse ved den Slags Forretning, som berettiger til extraordinær Skat, det benægter jeg. Det var nu Dplysninger om Bestaffen-