

Driftsregnskab, som er 300 Kvartstider stort, findes der ingen yderligere Sammenstilling af Driftsudgifterne for de to Aar, hvorom det dreier sig. Man kan ikke se, hvoraf Stigningen kommer, og, som det fremgaar af Statsrevisionens Betænkning for det samme Aar, er Aarsagen den, at de sjællandske Baner efter at være gaaede over til Staten have gjort Formen for deres Regnskab om og derfor ikke have været istand til at foretage den sædvanlige Sammenligning. Som Faktum hidtil foreligger, kan jeg ikke se rettere, end at Nedgangen i Udbyttet af de sjællandske Jernbaner for den langt overveiende Del skyldes en stærk Stigning af Driftsudgifterne, som er kommen frem, efter at de ere gaaede over i Statens Besiddelse.

Men i Sammenhæng hermed maa jeg tilføje et Par Ord. Der var over den høitærede Finantsministers Svar til mig lige som et Stjær af Irritation, en Stemning, som jeg tror at maatte forklare mig deraf, at den høitærede Minister har misforstaaet Hensigten med mine Bemærkninger. Det var ikke min Mening med de Bemærkninger, jeg fremsatte, at ville rette en Anke mod Administrationen af Jernbanerne og da særlig mod den Minister, under hvem Bestyrelsen af Statsbanerne ligger. Det er ganske vist ikke, fordi jeg skulde mene, at der i saa Henseende ikke skulde være Anker nok at gjøre. Jeg tror tværtimod, at det vilde være et meget frugtbart Felt at komme ind paa med en indgaaende Kritik. Men Grunden til, at dette ikke har været min Hensigt, er den, at hvor store Anker, der end kunde fremsføres mod Jernbanernes Administration, og hvor meget man end maa skrive paa Regning af, at vore ulykkelige politiske Forhold ikke kunne Andet end nødvendigtvis ogsaa indfluere paa den Maade, hvorpaa Administrationen som Helhed udøves, saa vil der under alle Omstændigheder blive et stort Quantum tilbage, som altid vil kunne lægges hver Regjering til Laast selv med de mest glimrende administrative Evner og under de mest gunstige politiske Forhold. Det kan ikke være Andet, end at en stor Del af de Mangler, som nu krybte sig til Banernes Administration, vil vedblive under en hvilken som helst Administration og enhver som helst Regjering at give Grund til Anke. Nei det, der var Hensigten med mine Bemærkninger, var at henlede dette Things, de bevilgende Myndigheders. Opmærksomhed paa, at man maa ikke være altsfor villig til at sætte Millioner eller Millioner i saadanne Foretagender, uden ogsaa at se paa deres Forrentning; thi de Grunde, der kunne tale for, at Staten driver Banerne selv i Stedet for at overlade dette til det private Initiativ,

finne under ingen Omstændigheder føre dertil, at man ikke stadig dog maa betragte og behandle Banerne væsentligt fra et økonomisk Synspunkt. Grundene for Staten til at overtage denne Industri i Stedet for at overlade den lige som f. Ex. Skibsfarten til det private Initiativ, ere jo forskellige; dels, at Jernbaner enten legalt eller faktisk næsten altid vilde komme til at besidde et Monopol, og naar dette lægges i private Hænder, vil Publikum være udsat for at blive exploiteret. Jernbanerne vilde maaſte give 8 eller 10 pCt. eller mere af deres Aktiekapital, saaledes som man har set andet Steds, og det vil være meget uheldigt om den almindelige Omsætning skulde blive bestattet paa saadan Maade. Fremdeles vil man anføre, at de store Kapitaler, der medgaa til slige Anlæg, alligevel medføre en meget stor og kompliceret Administration, hvorfor Manglerne ved Statsstyrelsen ere forholdsvis mindre. Endelig ogsaa, at i visse Tilfælde vil Staten være mere villig til at paatage sig øieblikkelige Offre, og foretage Anlæg, der ikke strax kunne svare Regning. Men alle disse og andre Grunde, hvis Berettigelse jeg erkjender, kunne paa ingen Maade bringe os bort deraf, at den økonomiske Maalestok maa bibeholdes, og at vi maa maale den økonomiske Berettigelse ogsaa af denne Kapitalanbringelse efter den Rente, vi faae deraf. Staten skal ikke søge at eksploitere Baneanlægene saaledes, at den faar en kolossal Rente; men en rimelig, normal Rente bør det være Statens Opgave at faae af slige Anlæg, og det om ikke af anden, saa ganske simpelt af den Grund, at, hvis vi ikke gjøre det, tabe vi enhver som helst Maalestok for Bedømmelsen af, hvorvidt et Anlæg er ønskeligt eller ei; hvis det Hele kun skulde gaa ud paa at faae Folk til at kjøre saa billigt som muligt, uden Hensyn til om det betaler sig eller ei, hvorfor saa ikke lade Folk kjøre aldeles gratis, og hvis det skal være ligegyldigt, om den eller den Linie betaler sig, hvis man ikke skal lægge Rentabilitetsmaalestokken til Grund, hvorfor da ikke lige saa godt lægge alle vore Jernbaner ud paa Almager og kjøre i Ring uden at faae en Stilling for det? Det er der, at der er en Svagbed, en Fare ved Anlæg af Statsbaner, der er et Straaplans, som ikke alene vor, men andre Landes Erfaring godtgjør, at man er udsat for at komme til at glide paa. De lokale Interesser, hvert enkelt Steds Interesse i at faae en Bane, er større end vedkommende Egn og vedkommende Repræsentants Interesse for, at Staten som Helhed ikke skal gjøre en ufordelagtig Pengaanvendelse. Følgen deraf er, at der bliver anlagt mange