

mands Tillæbelse oplæse den. Den lyder saaledes: "Mindretallet anser ikke Statsdrift principielt eller af praktiske Grunde tilraadelig uden, hvor det ikke kan undgaaes. Det Sidste er her ikke Tilfældet. Enhver Statsdrift bevæger sig altid tungere og mindre frit, end hvor den private Haand kan gribe ind med en hurtig Beslutning, især under saa hyppigt veksende Forhold, som i Kommunikationsvæsenet. En Statsdrift vil ogsaa altid være dyrere, saavel i selve Driften som under Indflydelserne heraf, i Forhold til Publikum." Jeg siger, at det forekommer mig, at dette erede Mindretal, som kun bestaar af et Medlem, havde fuldkommen Ret, og han har jo fuldkommen faaet sine Ord stadfæstede, hvilket forøvrigt Mange vare enige med ham om, den Gang kunde forudses. Det var i det Hele et saa forunderligt Omflag, der fandt Sted i denne Samling 1866—67 angaaende de økonomiske Principer for Statsdrift eller ikke Statsdrift, at der næppe nogensinde er flet noget Lignende. Det vil maasse erindres, at den daværende Indenrigsminister begyndte med at forelægge et Forslag til Lov om at overdrage Driften af de jydsk-synske Statsbaner til det sjællandske Jernbaneselskab i fuld Forvisning om, at det vilde være fuldstændig haabløst at forsøge paa at faae Rigsdagens Samtykke til, at Staten overtog Driften af disse Baner. Det var den daværende Indenrigsministers Overbevisning, da han forelagde Lovforslaget. Han udtalte det i Landstinget, og de fleste Udtalelser i Begyndelsen af Forhandlingerne gik ud paa det Samme. Men ikke desto mindre endte denne Samling med, at man ved overensstemmende Beslutninger i Folkething og Landsting bemyndigede Regjeringen til at overtage disse Baners Drift, og deraf hidrører efter min Overbevisning vor Statsbanedrift i sin Helhed. Hvad det økonomiske Resultat af denne Drift angaar, er det i og for sig en Umulighed paa fri Haand, naar man hører et Tal nævne, at sige, om en saadan og saadan Indtægt kan betegnes som tiltrækkelig til, at det paagjældende Anlæg forrenter sig godt eller mindre godt. Det kan i Virkeligheden kun afgjøres ved en Betragtning af mange forskellige Faktorer, hvis Værdier ofte kunne være i høi Grad forskellige, og man kan derfor ikke ubetinget paa fri Haand angive en Norm for, hvad der skal kalbes tilfredsstillende eller ikke. Man faar ikke Klarhed over dette paa anden Maade end ved en Sammenligning af den paagjældende Drift, hvis Forskelligheder og økonomiske Resultater man vil have Rede paa, med

andre under lignende Forhold. Jeg har tilladt mig at udbrage nogle enkelte Tal af de forelagte officielle Regnskaber, og jeg har da valgt Finantsaaret 1885—86, dels fordi det er det sidste Aar, hvor man har haft de to Banekomplexers Regnskaber hver for sig, og dels fordi dette Driftsaar var ikke saa lidet gunstigere, end de efterfølgende have været, og endelig fordi jeg den Gang ikke havde andet Materiale til Sammenligning end fra dette Aar 1885—86. Med Hensyn til de sjællandske Statsbaner er Buderingen af det nuværende Driftsresultat overmaadelig, idet man kun behøver at sammenligne det nu fremkomne Overskud i Forening med Indtægts- og Udgiftskonti med de tilsvarende Konti i de Aar, da de paagjældende Baner vare under privat Drift. Jeg skal blot minde om, at i de sidste 12 Aar fra 1868—1879 inklusive, medens det sjællandske Jernbaneselskab eiede de sjællandske Baner, var Overskudet lidt over 6 pCt. i Gjennemsnit af Aktiekapitalen, der jo som bekendt ikke omfattede hele Anlægssummen, da en Del af Anlægssummen var tilvejebragt ved Udstedelse af 4 pCt.'s Obligationer. Der udbetaltes i Gjennemsnit 6,02 pCt. af Aktiekapitalen i disse 12 Aar, og Gjennemsnittet af Bruttoindtægten af Driften i disse 12 Aar var 98,272 Kr., medens Gjennemsnitsudgiften i det samme Tidrum var 46,662 Kr., og Overskudet saaledes 51,610 Kr., altsammen selvfølgelig pr. Banemil. Sammenligne vi disse Tal — Gjennemsnittet af 12 Aars Regnskaber, da de sjællandske Baner eiedes af det private Selskab — med Statsbanedriften for 1885—86, vilde vi se, naar vi holde os til Banerne alene, altsaa uden Søforbindelserne, at Driftsindtægten var 107,588 Kr. mod 98,272 Kr., altsaa en Opgang af noget over 9000 Kr. Hvad Udgiftskontoen angaar, var den, som jeg nævnedes før, 46,662 Kr. i Gjennemsnit for de 12 Aar, men for 1885—86 var den 72,022 Kr., saa at Overskudet var gaaet ned fra 51,610 Kr. til 35,566 Kr. Det vil sige det Samme som, at Driftsresultatet for 1885—86 af selve Banerne eksklusiv Søforbindelserne gav et Nettooverskud af 1,831,643 Kr. 60 Ore, men dette Overskud vilde, forudsat, at Driften havde været den samme som under det sjællandske Jernbaneselskab i de sidste 12 Aars Levetid, for det paagjældende Finantsaar have indbragt Statskassen en Jørgelse af 1,078,210 Kr., eller med andre Ord henimod 1,100,000 Kr. mere. Men som jeg sagde før, man kan ikke sige, at dette ret betydelige Offer, som der er bragt, helt og holdent er gaaet tabt for Landets Borgere, idet der allerede før dette