

ninger, som bleve gennemførte omtrent i samme Tidsrum, ikke ganske have svaret til den Forventning, som den daværende Indenrigsminister ved Fremlæggelsen i 1882—83 af det første Lovforslag om Sammensmeltning af Bestyrelserne havde næret, at de ikke ganske opnaaedes, turde jeg maaske tillade mig at paapege ved at nævne et Par Tal, som stod i Betænkningen i Fjor, og som staa i den nuværende Betænkning Side 32. Naar man tager Gennemsnit af Indtægt, Udgift og Overskud i de 5 Driftsaar forud for Sammensmeltningen og efter Sammensmeltningen, saa viser det sig, at, medens der er en Forøgelse i de to Gange 5 Aar med Hensyn til Indtægten af 3,390 Kr. pr. Banemil, er der en Forøgelse i Udgiften af 12,817 Kr. og som Følge deraf en Nedgang i Overskuddet af 9,427 Kr. Det er et meget kummerligt Udbytte af en Foranstaltning, som man med saa god Høje havde Grund til at vente sig ikke alene Tilfredsstillelse af, men tillige økonomisk Fordel af, saaledes som det i sin Tid blev udtalt i det paagældende Lovforslags Motiver. Jeg tror i det hele taget, det er ret nyttigt at gøre sig klart, hvorledes Forholdet med Hensyn til Statsforanstaltninger og Statsdrift i det hele stiller sig, at saa det paapeget ikke alene for dette, men ogsaa for andre Forhold, hvor man af og til har hørt antyde, at man burde gaa endnu videre i den Henseende ikke blot med Hensyn til Statsdrift af Jærnbaner, men ogsaa af Dampskibe og andre Ting. Jeg tror ikke, at de Resultater, som ere opnaaede, i økonomisk Henseende kunne siges at være tilstydende. I saa Henseende tillod jeg mig i Fjor — hvad der findes paa samme Side i Betænkningen, Side 32 — at anføre en Sammenstilling mellem de sjællandske Baners Drift i det Tidsrum, da Aktieselskabet var i Stand til at betale Aktionærerne 6 pCt. p. a. — det var de sidste 12 Aar, da Banen var i Selskabets Eje — og saa Driften for de første 5 Aar, da Banerne vare i Statens Eje. I dette Tidsrum steg Indtægten med 14,624 Kr. pr. Banemil, men Udgiften med 22,252 Kr., og Følgen deraf var, at Nettoudbyttet gik ned med 7,628 Kr. pr. Banemil.

Heller ikke lykkes det Fællesbestyrelsen at indføre den Formindsfelse i Personantallet, som i sin Tid var forudsat, idet der ikke alene — man maa selvfølgelig indrømme, til Dels foranlediget ved de store Logudvidelser — i Løbet af de 2 Driftsaar 1886—87 og 1887—88 ansattes 11—1200 Personer flere, end der tidligere havde været ved Driften, men ikke en Gang det kunde opnaas, at Personantallet i selve Centraladministra-

tionen, i selve Bestyrelsen kunde nedbringes. Tværtimod, den blev samtidig med, at de 2 Bestyrelser bleve slaede sammen, forøget. Man anvendte i de første Aar, da man havde det nuværende Banestyrem samlet, altsaa efter at de sjællandske Baner vare overtagne af Staten, i alt i de 2 Bestyrelser i 1880—81 134 Personer. Det voksede imidlertid, indtil der i det sidste Aar for Sammensmeltningen af de to Bestyrelser i 1884—85 var ansat i alt 183 Personer. Men sammen med Sammensmeltningen blev Personantallet forøget til 199, og nu er det steget til 252, saa heller ikke paa dette Punkt lykkes det at saa fyldestgjort de fornuftige og berettigede Forudsætninger, hvorunder først Lovforslaget om Sammensmeltningen var forelagt.

Jeg skal imidlertid ikke forbigaa et af de væsentligste Momenter til, at Driftsudgifterne her i vort Land ere blevne en saa usforholdsmæssig høj Procent af Bruttoindtægten, saa at der, mig bekendt, ikke i noget andet Land findes Statsbaner, hvis Udgiftsprocent naar tilnærmelsesvis saa højt op som hos os, nemlig til 80.2 pCt. af Driftsindtægten. Det er Udgiftsprocenten for vore Statsbaner for det sidste Driftsaar. Det, som jeg mener har haft en væsentlig Indflydelse paa de store Udgifter, er vore Søforbindelser. Det turde maaske være mig tilladt, paa Grund af visse mærkelige Opfattelser af dette Forhold hos mange Mennesker, ogsaa hos forskellige ærede Medlemmer her i Salen, at nævne de Tal, som angive vore Søforbindelsers Regnskab, saaledes som det fremgaar af Driftsberetningen for det sidst forløbne Driftsaar. Jeg maa da først gøre den Bemærkning med Hensyn til selve Driftsberetningen, at den er paa dette Punkt højt mærkelig. Vi have af Søfartsforbindelser foruden den store gamle Dampskibsforbindelse Korsør—Niel nu den anden nyetablerede mellem Helsingør og Helsingborg. Saa have vi Dampfergeforbindelsen Korsør—Nyborg, Dampfergen over Lille-Bælt, mellem Masnedshund og Drehoed, over Oddehund og Sallingshund, men kun de 2 førstnævnte Dampskibsforbindelser have i Driftsregnskabet en Indtægtskonto. Samtlige Dampfergeforbindelser, selv den betydelige Forbindelse over Store Bælt, har ikke en eneste Dres Indtægt paa Driftsregnskabet, men kun en Udgiftskonto. Nu kan der nok siges en Del baade for og imod den Ting, men det forekommer mig dog, at naar man ved, at man dog, saa vidt jeg ved, lægger en vis Tarifferegning til Grund for Farten mellem Sjælland og Dorne osv., en Ansættelse af Vandvejen