

til en vis Tariffastand, forekommer der mig ikke at være noget i Vejen for, at man ogsaa kunde godskrive de paagældende Søruter denne Indtægt; men jeg skal dog lade det staa hen og ikke fordybe mig videre deri nu, men kun pointere, at naar man godskriver selve Banerne hele dette Beløb, som Søforbindelserne koste Brutto, har man i ethvert Tilfælde ikke gjort Uret, og jeg har derfor gjort op, at af de 2 Dampskibsforbindelser Korsør—Kiel og Helsingør—Helsingborg har den første haft en Indtægt af 357,663 Kr. og en Udgift af 331,872 Kr., altsaa et Driftsoverskud af 25,791 Kr. Den anden, Dampfærgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg, har haft en Indtægt af 51,943 Kr. og en Udgift af 90,172 Kr., altsaa et Tab paa 38,229 Kr. eller paa begge Linier tilsammen et Nettotab af 12,438 Kr. Naar man saa dertil lægger hele Udgiften paa samtlige de øvrige Ruter, alle Dampfærgeruterne, som er for Ruten Korsør—Nyborg 376,563 Kr. og for Ruten over Lillebælt 118,104 Kr. og for Masnedssund—Drehoved 71,286 Kr., for Ruten Oddegrund 64,548 Kr. og for Ruten Sallingrund 65,391 Kr., vil man komme til det Resultat, at den hele samlede Udgift til Dampfærgeruterne med Tillæg af Tab paa Dampskibsru-terne udgør i alt 708,330 Kr. eller 3,504 Kr. pr. Banemil. Naar man nu som sagt vil være fuldstændig retfærdig mod Banerne, kan det dog næppe forlanges, at man skal gaa videre end at sige til Banerne: Vi skulle besørge hele Trafikken over Vandet det koster jer ikke en Dre. Naar man altsaa fradrager 3,500 Kr. pr. Banemil fra Totaludgiften eller rettere sagt af Udgiftstigningen i de 10 forløbne Drifts-aar, kommer man dog ikke videre end til c. 16,500 Kr., som er det Beløb, hvormed Driftsudgifterne ere stegne, medens Indtægterne kun ere stegne med 13,500 Kr. pr. Banemil, paa samme Tid som vi have anvendt 42—43 Mill. Kr. paa Banernes Udvidelse, Forbedring og Forhugning med Driftsmateriel. Men, som sagt, jeg erkender, at paa den Konto, Søforbindelsen, kan der med Høje skrives Banerne en hel Del til Gode. Saa maa man dog paa den anden Side heller ikke glemme, at vore Statsbaner staa i en aldeles ekseptionel Stilling. Den er ekseptionel vistnok i Sammenligning med samtlige Statsbaner i hele Verden. Jeg tror nemlig ikke, at der findes noget Eksempel paa, at nogen jom helst Statskasse med den Minutiositet, som Tilfældet er hos os, overtager alle mulige Udgifter til Forøgelse af Driftsmateriellet, til Ombygninger til Anskaffelse af selv de ubetydeligste Ting, selv

Ting, som kun koste nogle faa Hundrede Kroner. Jeg har f. Eks. læst i en af de sidste Driftsberetninger, at Ophøjelsen af to Stortene paa en Lokomotivremise er bleven paalagt Statskassen. Men man gør ikke alene dette i Fævd af Banerne, men man køber, hvad jeg heller ikke tror, der er noget Sidestykke til, for Statskassens Regning af Statsbanerne det ud rangerede Materiel. Man overtager ud rangerede Lokomotiver, som ere bogførte til 50,000 Kr. pr. Stk, og affskrifer dette Beløb fuldt ud paa det, som bevilleges til Statsbanerne. Man godtgør altsaa Statsbanernes Kapitalkonto et Beløb af 50,000 Kr. for hvert ud rangeret gammelt Lokomotiv. Jeg ved ikke bestemt, om man har denne Post endnu indtil den ene Dag, fordi de sidste Aars Anmærninger til Statsregnskabet ikke ere affattede saaledes, at man kan se det. Det er jo muligt, at man af Statsrevisionens Betænkning, kan se det, men jeg har ikke haft Tid til at se det efter. I en Række af Aar stod der imidlertid opført inden for Linien paa § 3 i Statsregnskabet jaadanne Poster som „5 ud rangerede Lokomotiver til Ophugning, Værdi 250,000 Kr.“, og det gentager sig omtrent hvert Aar. Men i de senere Aar er der opført en rund Sum for ud rangeret Materiel, og jeg er ikke i Stand til at se, hvor meget eller hvor lidt der er, og ved altsaa ikke, om det er taget ud til det fulde Beløb, hvortil det er bogført. Det er en saa overordentlig favorabel Stilling for Banerne, at jeg ikke kan tænke mig, at noget andet Land gør det paa denne Maade. (Indenrigsministeren [Jørgensen]: Det er det slet ikke.) Saa forstaar jeg det ikke. (Indenrigsministeren [Jørgensen]: Det ny Materiel betales af Staten, og det maa vi forrente. Det lægges til Kapitalen, og saa maa vi betale det gamle.) Naar det er udslidt? Jeg synes, at det maa godskrives Statsbanerne til den Værdi, det kan udbringes til ved Salget, og Restsummen affskrives paa Driftsregnskabet. Jeg forstaar ikke, at det bogføres i Statsregnskabet til sin fulde Værdi, naar det ud rangeres til Ophugning, men det kan der maasse være forskellige Meninger om, jeg paastaar ikke, at jeg ser ganske klart i dette. Imidlertid, det Spørgsmaal, om det ny Organisationsystem har virket tilfredsstillende og hensigtsmæssigt, i den Grad tilfredsstillende, at det er værd, hvad det koster os, som man siger i daglig Tale, skal jeg ikke trætte det høje Ting mere med, men se at komme til Ende dermed. Der er dog et Punkt, jeg ikke kan forbigaa, og det er den Omstændighed, at medens Udvalget i sin Helhed paa et andet meget væsentligt