

kunde maaste endog sige: Vi ville arbejde uden nogen Indtægt saa længe, blot Driften bærer sig. Uheldigt vilde det være, om det blev Maalet endog at arbejde med Understud.

Nu er jo Forholdet det, at de Kapitaler, som Staten har anbragt i Banerne, give et Udbytte, som i de sidste Aar har været knapt 2 pCt. Den Gang vi i Begyndelsen af Tirserne overtog de sjællandske Baner, gav det daværende Jærnbaneelskab et Udbytte af op til 6 pCt. Det viser sig altsaa, at ogsaa her i Landet kan Jærnbanedriften foregaa paa en saadan Maade, at der virkelig kommer et respektabelt Udbytte deraf (Ministeren for offentlige Arbejder: Her paa Sjælland!) Ja, paa Sjælland; maaste ogsaa paa nogle Strækninger uden for Sjælland, men jeg indrømmer ganske vist, ikke paa alle. Men saa saare Staten overtog de sjællandske Baner, begyndte Udbyttet at synke, til Dels dog under Tryk af de ugunstige Konjunkturer, vi havde i Midten af Tirserne. Saa blev fra Midten af Tirserne Udbyttet igen stigende, men dog ere vi endnu den Dag i Dag ikke naaede op til at have saa stort et Overstud af Banerne som i Begyndelsen af Tirserne. I 1880—81 gav Banerne et Overstud af 3,896,000 Kr.; i det næste Aar var Overstudet 3,771,000 Kr., og saa sank det gradvis ned, indtil det naaede sit Minimum i 1887—88, da det kun var 1,777,000 Kr., altsaa ned til mindre end Halvdelen af, hvad det var 7 Aar tidligere. Fra dette lave Standpunkt hævede det sig atter allerede i de to følgende Aar til 2,465,000 Kr. og 2,642,000 Kr., og derefter gaar det, skønt ingenlunde stadig, i Løbet af de 5 første Aar af Halvfemserne, op ad, saaledes at det sidste Regnskab udviser et Overstud af 3,678,000 Kr. Altsaa, medens vi i 1880—81 havde et Overstud af 3,896,000 Kr., have vi i 1894—95 kun 3,678,000 Kr., altsaa over 200,000 Kr. mindre, og det til Trods for, at den Kapital, som i 1881 indstød i Banerne, kun var 127 Mill., medens den ved det sidste Finansaars Afslutning var 190 Mill. Det vil altsaa ses, at medens Kapitalen er bleven $\frac{1}{2}$ Gang forøget, er Udbyttet ikke vokset, men er tværtimod noget mindre.

Jeg tror, vi maa holde os disse Tal for Øje, ikke mindst naar Talen er om Udgifter til Jærnbaneanlæg, idet vi ikke tør gøre Regning paa ifølge de Synspunkter, hvorefter vi administrere vore Baner, at de Benge, vi sætte i Jærnbaneanlæg, overhovedet komme til at give noget som helst Udbytte. Det var en Ting, som for Næsten maaste ogsaa kunde siges at være ikke helt

unaturligt, saa længe som vi afholdt vore Jærnbaneudgifter af vore løbende Indtægter. Man kunde da maaste betragte disse Udgifter som staaende i Klasse med saa mange andre Statsudgifter, hvilke man heller ikke venter sig noget direkte Udbytte af, men som afholdes i Samfærdjelens, eller det almindelige økonomiske Livs Interesse. Sagen bliver derimod en noget anden, naar man kommer ind paa den Vej at optage Laan til Statsbaneanlæg, Laan, som skulle forrentes og med Tiden tilbagebetales. Derfor tror jeg, at de gennemgaaende billige Vilkaar, paa hvilke vore Baner hyde Befordring baade af Personer og af Gods, dem tør vi ikke uden videre gøre Regning paa at saa yderligere væsentligt reducerede, hvis ikke Udbyttet af Banerne skal udiættes for at synke saa langt ned, at der ikke længere vil blive nogenlunde rimelige Forhold deri.

Jeg finder særlig Anledning til at fremdrage dette, fordi begge de ærede foregaaende Talere have udtalt, at hver Gang man har foretaget en Nedsættelse i Taksterne, er Resultatet deraf blevet en forøget Indtægt, og at særlig dette skulde gælde for de to Takstreduktioner, som fandt Sted i Aarene 1889 og 1890. Jeg maa tilstaa, at jeg ikke er i Stand til at løse Tallene paa samme Maade. Det er meget rigtigt, hvad jo Bemærkningerne til Lovforslaget fremhæve, og hvad den vedføjede Statistik viser, at disse Takstnedsættelser ere blevne efterfulgte af en Forøgelse af Trafikken og en Forøgelse af Bruttoindtægten; men de ere ikke blevne ledsagede af en tilsvarende Forøgelse af Netto-udbyttet, Overstudet er ikke blevet større. Medens der saaledes i 1888—89 befordredes 726,000 Kreaturer og 3 Aar efter over 1 Million, og medens der i de tilsvarende Aar for Godstrafikkens Vedkommende befordredes 28 $\frac{1}{2}$ Mill. og 32 $\frac{1}{2}$ Mill. Centner, er Forholdet det, at medens vi i 1889—90 havde 2,642,000 Kr. i Overstud, og det næste Aar $\frac{1}{2}$ Mill. mere, nemlig 3,135,000 Kr., saa sank Udbyttet i de to følgende Aar atter til 2,958,000 og 2,530,000 Kr., saaledes at vi i 1892—93 endogsaa havde et mindre Netto-udbytte end i 1889—90. Jeg tror altsaa, at man maa være noget varsom med at drage den Slutning, at det, at man ved Takstnedsættelser opnaar en stærkt forøget Trafik, ja, endog et stærkt forøget Brutto-udbytte, er enslydigt med, at Takstreduktionen betaler sig i den Forstand, at ogsaa Netto-udbyttet stiger. Der er her efter min Opfattelse intet andet at gøre end at prøve sig frem. Jeg kan ikke skønne rettere, end at vi gøre bedst i at følge en lignende forsigtig Vej som den, vi hidtil have fulgt. Jeg