

Udgiftsbudget af omtrent 16 Mill. Kr. er en Nedsættelse af omtrent 100,000 Kr. jo forholdsvis meget besteden; hertil kommer oven i Købet, at største Delen af disse Nedsættelser kun har kalkulatorisk Betydning og altsaa ikke kan siges at medføre direkte paabudne Besparelser. Det meste er Nedsættelser, hvis Betydning er at give en Paamin-delse til Administrationen om saa vidt muligt at spare. Fremgangsmaaden er den, at man sammenligner de Summer, som Forslaget indeholder, med de Summer, som det sidst afslagne Regnskab udviser, og derefter afgør man, om der er Anledning til at foretage en Nedsættelse af det kalkulerede Beløb. Hvis nogen vilde sige, at det er en temmelig uskyldig, men ogsaa en noget orkesløs Tidsfordriv at foretage den Slags Nedsættelser, skal jeg ikke rejse nogen meget hidsig Debat derom; men jeg gentager, at den sande Betydning er den at være en Opfordring til Administrationen, til Banernes Bestyrelse, om at søge at komme igennem saa billigt som muligt. Det kan ikke være vor Opgave at undersøge i Enkelthederne, om der kan spares 15 Ore til en Pot Smøreolie eller 1 Kr. til en Arbejdsmand. Det er en Selvfølge, det vilde være ganske meningsløst, om vi vilde paatage os at skønne over slikt. Det, som vi derimod kunne skønne over, er det finansielle Enderesultat. Om Banerne give $1\frac{1}{2}$ pCt. eller 3 pCt., det er det, som er og skal være Genstand for vor Kritik. Naar vi da opfordre til Sparsommelighed og Økonomi i Banernes Drift, er det, fordi vi finde, at det Udbytte, som Banerne give, er løbligt bestedent. Seg ved meget vel — vi have talt om det mange Gange — at man vil spare: Vi kunne ikke efter vore Forhold regne et lignende Udbytte af Statsbanedriften, som man kan i adskillige andre Lande; vi ere jo et Oland, vi have kostbare Dampfærgeforbindelser o. s. v. o. s. v. Dette er vel kendte Betragtninger, men som for mig ikke ere fuldt overbevisende. Vi have til Gengæld for Banstellighederne ogsaa visse Fordele, blandt andet den, at vore Baner gennemgaaende ere langt billigere anlagte end Udlandets; vi paatage os heller ikke den Nødvendighed at køre meget dyrt, at føre første Klases Tog igennem med første Klases Komfort. Alt i alt er jeg ingenlunde overbevist om, at det vilde være umuligt at

drive $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, maasse 1 pCt. mere ud af Banerne end Tilfældet er. Den Ting, paa hvilken vi fra Finansudvalgets Side maasønske at henlede Administrationens Opmærksomhed, er altsaa Enderesultatet, langt mere end de enkelte Detailspørgsmaal, med Hensyn til hvilke vor Kritik altid vil blive mere eller mindre usikker. I Forbindelse hermed vil jeg nævne et Spørgsmaal, som ikke hører hjemme paa § 6, men paa § 27. Det er den store Anstøffelse af Driftsmateriel, som foreslaas i Aar. I Fjor blev der bevilget 1,053,000 Kr., i Aar foreslaas der 2,102,000 Kr., eller det dobbelte. Der forlanges 15 ny Lokomotiver, 70 Personvogne og 300 Godsvoogne. Over for de mange Klager, som i det forløbne Aar have lydt over Vognmangel og Banstelligheder ved at faa sit Gods ekspederet, er der ingen i Udvalget, som har turdet paatage sig at nedsætte disse Forlangender. I disse Tider, som ere økonomisk bedrøvelige, fordi alle Erhverv klage, men som politisk ere saa overordentlig lykkelige, fordi alle Partier sige et og det samme — alle ville de økonomiske Reformer, Erhvervelivets Ophjælpning, Fremstrid, allejammen lige fra Socialdemokraterne til det nyeste Højre, som kræver omfattende konservative Fremstrids Reformer — nu i disse Tider er der ikke noget Menneske, som tør paatage sig Ansvaret for, naar Ministeren kommer og forlanger 300 ny Godsvoogne, da at sige, at han maa nøjes med 200. Heller ikke jeg vil søge at sætte nogen Sky op paa denne klare Skerfommerhimmel, men jeg kan dog ikke tilbageholde to smaa Bemærkninger. Den første er den, at jeg ikke er sikker paa, at det just er en hensigtsmæssig Dispositionsmaade ikke at anstaffe nogenlunde regelmæssigt fra Aar til Aar det ny Materiel, som behøves; dette vilde dog vist være heldigere end at komme med disse meget store forcerede Krav i et enkelt Aar. Og den anden Bemærkning er den, at der jo kan være to Grunde til Klage over Vognmangel. Det kan være den, at man ikke har Vogne nok, men det kan ogsaa være den, at de Vogne, man har, ikke blive benyttede paa den flonksomste Maade. Det er en smal Kunst at forlange mere Materiel; men det er en større Kunst at benytte det, man har, saaledes at det slaar til. Seg gentager, at det er for uden-