

der ikke er stillet Ændringsforslag om Nedsættelser hist og her. I øvrigt har Finansudvalget i Aar haft en yderligere Opfordring til ikke at forsøge at paatage sig en mere indgaaende Realkritik, end Tilfældet har været de foregaaende Aar, idet hele Statsbanedriften for Tiden er henvist til Overvejelse i den Kommission, hvis Nedsættelse besluttedes i Fjor. Man kan af denne Kommissions Arbejder vente sig et større eller mindre Udbytte, men sikkert er det, at den i alt Fald har langt bedre Betingelser end Finansudvalget for at kunne trænge til Bunds i Statsbaneadministrationens hele Mekanisme, og komme paa det rene med, paa hvilke Punkter der maatte trænges til Forbedringer. Derfor er det naturligt, at vi i det hele afvente, hvad denne Kommissions Arbejder maatte bringe for Resultater. Jeg skal som Illustration nævne et enkelt Punkt, der findes omhandlet i Betænkningens Nr. 11. Udvalget har udbedt sig Oplysninger om, i hvilket Omfang der i de sidst forløbne Aar er forefaldet Togforsinkelser paa Statsbanerne. Vi have da derom faaet en statistisk Redegørelse, som viser, at Antallet af Forsinkelser — der er kun medtaget Forsinkelser paa mere end 5 Minutter — er til Dels meget betydeligt. Særlig er dette Tilfældet paa den sjællandske Vestbane og de fynske Baner, hvor Gennemsnittet for hele Aaret er det, at  $\frac{1}{5}$  af Togene ankommer mere end 5 Minutter for sent. I nogle af Maanederne stiger Antallet meget betydeligt og naar indtil  $\frac{1}{3}$  af samtlige Tog, ja endog mere. Nogle Medlemmer af Udvalget have følt sig overraskede ved denne Statistik, idet de havde det Indtryk, at det var rent undtagelsesvis, at et Tog overhovedet ankom i rette Tid; men selv om man ikke har en saa pessimistisk Opfattelse, er det en almindelig Mening, at Togforsinkelser ere langt hyppigere, end de forstandigvis burde være. Men samtidig maa Finansudvalget erkende, at det, at komme til Bunds i, hvor Aarsagerne ligge, og angive, hvorledes disse Aarsager lade sig fjerne, ligger over vor Evne. Vi kunne henlede Opmærksomheden paa den Slags Mangler, vi kunne ønske os Oplysninger meddelte og paatale selve Kendsgerningen; men angive, hvorledes Fejlen skal rettes, ligger uden for vor Opgave. — Hvad angaar det finansielle Resultat af det opstillede Budget, da viser det sig mindre gunstigt, end Tilfældet har været efter de nærmest foregaaende Aars Regnskaber. Efter den meget stærke Nedgang i Udbyttet af Statsbanerne, som

foregik i den sidste Halvdel af Firserne, og som bragte Udbyttet til at være i de sidste 5 Aar af Firserne gennemsnitlig knap  $1\frac{1}{2}$  pCt. af den i Banerne til enhver Tid indestaaende Kapital, har der fundet eu ikke ubetydelig Fremgang Sted. Udbyttet i de første 5 Aar af Halvfemserne steg til at være i Gennemsnit godt og vel  $1\frac{3}{4}$  pCt., og for 3 Aar siden — det var i Finansaaret 95—96 — kulminerede Stigningen, idet Overskuddet naaede op til 2,65 pCt. Siden da har der atter været en Tilbagegang, idet man i det næste Finansaar gik ned til 2,54 pCt. og derefter i 97—98 til 2,10 pCt. I sidstnævnte Aar var Overskuddet af Banerne 4,347,000 Kr., og den Kapital, som ved Finansaarets Begyndelse ifølge den Opgørelse, som vi pleje at følge, indstod i Statsbanerne, var 207 Mill. Kr., hvilken Sum ved det nu løbende Finansaars Begyndelse var stegen til omtrent 218 Mill. Kr. Det siger sig selv, at denne Kapital vil atter yderligere være væsentlig forøget ved det næste Finansaars Begyndelse. Ikke desmindre er Overskuddet for indeværende Aar beregnet til kun 3,822,000 Kr. og for næste Finansaar til 3,783,000 Kr. At denne Nedgang hænger sammen med de ny Takster, vide vi, men der er Grund til som saa ofte før at fremhæve, at medens vi hvert Aar anbringe meget betydelige ny Anlægssummer i Banerne, kan Udbyttet ikke ventes at stige i Forhold, og at dette er en Paamdelse om ikke at stille alt for vidtgaende Krav i finansiell Henseende til det, som Statsbanerne skulle yde over for Publikum. — Da der intet Ændringsforslag er stillet til dette Afsnit, har jeg derefter kun at omtale de Spørgsmaal, som have været fremdragne under Samraad mellem Udvalget og Ministeren, og som findes anførte i Betænkningen Nr. 12. Der er først Spørgsmaalet om den fyldestgørende Besørgelse af Trafikken paa Routerne Kjøbenhavn—Malmø og Helsingør—Helsingborg i Tilfælde af, at det forenede Dampskibsselskab skulde indstille den hidtidige Part mellem Kjøbenhavn og de nævnte svenske Byer. Det vil erindres, at dette Spørgsmaal var Genstand for Forhandling her i dette Ting i Begyndelsen af December i Anledning af en Forespørgsel, som stilledes til Ministeren. Den var foranlediget ved Meddelelser, som vare fremkomne i Bladene, men som efter det senere oplyste synes ikke at have været ganske korrekte. Efter hvad der hidtil foreligger, synes det, at det forenede Dampskibsselskab i hvert Fald ikke tilsigter at standse Farten paa Routen