

tales om andet end Underskud. Ved Siden deraf er Statsbanedriftens Budget jo det største Budget paa Finansloven, det er et Budget, som for sidste Regnskabsaar andrager ialt 26 Mill. Kr., og det er selvfølgelig, at det her gælder om at føre en økonomisk og sparsommelig Husholdning, og at hvad der kan bidrage til, at Resultatet her i finansiel Henseende kan blive godt, uden at Driften i øvrigt lider, hverken paa den ene eller den anden Maade, er Ære værd og noget, man maa tage Sigte paa. Jeg skal udtale her — jeg har for Resten haft Lejlighed til at omtale det en Gang tidligere, men jeg vil gentage det i Dag, og jeg vil ikke blive træt af at gentage det atter og atter — at Grunden til, at det staar saa daarligt, som det gør med Hensyn til Resultatet af Statsbanedriften er en dobbelt. For det første staa vi over for den Kendsgerning, at vort Jernbanevæsen er forsømt i Provisorieaarene, det er en Kendsgerning, det kan ingen nægte, da skulde Pengene bruges til andre Ting. Der blev i Provisorieaarene, som jeg tidligere har gjort opmærksom paa, kun anvendt 2—3 Millioner Kr. aarlig, baade til Udvidelse af bestaaende Anlæg og til ny Anlæg, medens der i de 5 Aar, der ere gaaede siden 1894—95 er anvendt aarlig 10—11 Millioner Kr. paa samme Formaal. Denne stærke Stigning er altsaa en Følge af Fortidens Forsyndelser, og det er at haabe, at der kommer en Tid, da vi kunne indskrænke dette kolossale Beløb ret betydeligt. Men bortset herfra forholder det sig saaledes, at det, som man kalder Overskuddet — hvad det i Virkeligheden ikke er, idet man tilvejebringer det paa kunstig Vis ved paa § 27 at opføre en hel Del, som skulde anbringes paa Statsbanedriftens Konto — er stadigt synkende og er gaaet meget stærkt nedad i de sidste 3—4 Aar. Naar vi spørge, hvad Grunden er til, at dette saakaldte Overskud er synkende i de sidste 3—4 Aar — ja, saa svarer den højtærede Minister, at det er de lave Takster, der have gjort, at vi ere komne længere ned. Jeg tror nu ikke, det er rigtigt. Det kan gerne være, at de lave Takster have bidraget noget i saa Henseende, men det er i alt Fald, saa vidt jeg kan skønne, forsvindende lidt, jeg tror i alt Fald ikke, at de lave Takster have virket syndeligt i den Retning. Jeg tror, Grunden er en anden. Jeg maa gøre opmærksom paa, at til Trods for de lave Takster er Indtægten i de 3 sidste Aar, for hvilke der foreligger Statsregnskaber

1897—98, 1898—99, 1899—1900, (stegen med $4\frac{1}{2}$ Million Kr. Jeg regner ikke Finansaaret 1896—97 med, fordi de ny Takster ikke havde haft nogen videre Virkning for dette Finansaar, jeg begynder med 1897—98, fordi det er det første Aar, hvor der kan være Tale om, at de ny Takster kunne have udøvet nogen Virkning. Altsaa for disse 3 Aar, for hvilket der foreligger Statsregnskab, er Indtægten steget med $4\frac{1}{2}$ Millioner Kr., men Udgiften er samtidig steget med 7 Millioner Kr. Jeg tror, at disse Tal bevise, at det ikke særlig er de lave Takster, der ere Skyld i, at det saakaldte Overskud synker, men at det er de stigende Udgifter. Ja, dersom Udgifternes Stigning havde sin Grund i en Forøgelse af Materiellet og lignende paa Grund af de lave Takster, paa Grund af, at der blev mange flere Rejser, vilde det være en anden Sag, men det er jo ikke Tilfældet, for Forøgelsen af Materiellet opføres paa Finanslovens § 27, og her have vi jo i de senere Aar Poster paa 2—3—4 Millioner Kr. aarlig. Altsaa det ny Materiel opføres ikke til Udgift paa Statsbanernes Budget, det kommer ikke derind under. Det er en Selvfølge at Prisstigningen paa Kul og nogle af de Materialier, som Statsbanedriften har Brug for, har sin Indflydelse paa Udgiftssiden, men alligevel har dette, at Udgiften er steget saa meget og er procentvis stigende i en foruroligende Grad, kun til Dels sin Grund i Prisstigningen paa Kul og Materialier i det hele taget. Grunden maa søges paa et andet Punkt, hvad jeg forresten flere Gange tidligere har talt om, og med Hensyn til hvilket jeg tror, at dette høje Ting i 1898 saa temmelig enstemmig havde den samme Opfattelse som jeg, nemlig den, at der trænges til en Systemforandring. Den stærke Centralisation af vor Statsbanedrift som vi have, medfører et meget betydeligt overflødig Arbejde, en simplere Administration vilde medføre betydelig Besparelse, betydelig Indskrænkning af Personal o.s.v. Det skal jeg nu ikke komme ind paa her, men jo mere jeg beskæftiger mig med denne Sag, jo mere levende bliver den Overbevisning hos mig, at her er et Punkt, man i første Række skal have sin Opmærksomhed henvendt paa, naar man vil skabe et gunstigt Resultat af Statsbanedriften. Først og fremmest gælder det her om en Omordning af Styrelsen, en Omorganisation. Dette at forsøge paa at raade Bod paa det daarlige Resultat ved en Forhøjelse af Taksterne, kan jo have