

sammenholdes med de 5 pCt., som Banerne formentlig vilde have givet, hvis de vare blevne i det sjællandske Jernbaneselskabs Drift. Jeg tror, at denne Mening af det ærede Medlem lider af forffjellige Mangler. Forholdet er jo nemlig det, at det sjællandske Jernbaneselskab havde ved Siden af en Obligationsgjæld paa 13 Millioner Kr. en Aktiekapital af omtrent 31 Millioner Kr., og disse 31 Millioner vilde, dersom Selskabet havde fortsat sin Virksomhed, sandsynligvis være forøgede med omtrent 2 Millioner Kr., hvilket Beløb væsentlig er medgaaet til Anlæg af Havnebanen, og som Selskabet vilde have været nødt til at tilveiebringe ved Udstedelsen af nye Aktier eller ogsaa ved en Forøgelse af sin Prioritetsgjæld. Det kan altsaa antages, at Selskabet vilde have nu at forrente en Aktiekapital foruden af de oprindelige 31 Millioner Kr. omtrent 2 Millioner Kr. til, altsaa 33 Millioner. Det Udbytte, som de sjællandske Jernbaner have givet i Finanssaaret 1882—83, er 1,983,000 Kr. Af dette Beløb vilde der, forsaavidt Selskabet havde drevet Banerne, være medgaaet 520,000 Kr. til Forrentning af de 13 Millioner Kr. Prioritetsgjæld, og der var altsaa blevet tilbage 1,463,000 Kr. til Aktieudbyttet, men 1,463,000 Kr. er overfor en Aktiekapital af 33 Millioner, omtrent $4\frac{1}{2}$ pCt. og ikke de $3\frac{1}{3}$, det ærede Medlem angav. Vil man undersøge, hvilke Renter Staten har haft af den Kapital, den har anlagt i de sjællandske Jernbaner, vil det jo af Opgjørelsen ses, at den samlede Kapital, man har staaende i de sjællandske Baner, er omtrent $56\frac{1}{2}$ Million Kr. Det forekommer mig nu at være billigt fra disse $56\frac{1}{2}$ Million at drage omtrent den halve Million, hvormed Reserverfonden er voxet i de forløbne Aar, siden man overtog Banerne, voxet ikke mindst derved, at man paa anden Maade har afholdt Forbedringer ved Banerne i Stedet for at tage dem af Reserverfonden; Noget er taget af Reserverfonden, men forholdsvis Lidet. Jeg tror altsaa, at man ret passende kan gaa ud fra, at man i Virkeligheden har staaende i de sjællandske Jernbaner en Kapital af 56 Millioner Kr. Af disse 56 Millioner ere jo de 13 Millioner som bekendt den gamle Prioritetsgjæld, og der bliver altsaa 43 Millioner tilbage, men det vil jo let ses, at der i disse $56\frac{1}{2}$ Million, som jeg efter Opgjørelse fra min Side angav, at de sjællandske Jernbaner staa os i, er medregnet de betydelige Beløb, som i de sidste Par Aar ere medgaaede til nye Anlæg, og som der dog umulig kan ventes nogen Forrentning af, førend de ere færdige. Dertil høre de

Beløb, som er anvendt til Masnedesund-Overgangen, hertil høre de Beløb, der ere anvendte til Dampfærgesforbindelsen ved Storebelt, og det forekommer mig dog at være det mest urimelige, om man vilde forlange Forrentning nu af de Penge, der ere anvendte paa Foretagender, som endnu ikke ere sluttede. Saa meget er i alt Fald ganske klart, at dersom det sjællandske Jernbaneselskab selv havde udført dette, vilde selvfølgelig Rentetabet under Anlægstiden være lagt til selve Anlægssummen, og paa ingen Maade være kommet til at figurere som Marsudgift for Selskabet under selve Bygningen. Disse Beløb ere mindst 3 Millioner, saaledes at den Kapital, der bliver tilbage, og som skulde forrentes foruden naturligvis Obligationsgjælden, reduceres til ca. 40 Millioner Kr. Det Udbytte, som Banerne have givet, efter at de 13 Millioner ere forrentede, er, som jeg før angav, 1,463,000 Kr., hvilket i Forhold til 40 Millioner giver $3\frac{2}{3}$ pCt. Det vil med andre Ord sige, at vi af den Kapital, der er anbragt i Foretagendet, have haft henved de sædvanlige 4 pCt. Det vilde være overmaade heldigt, om man kunde sige, at vi havde haft ligesaa nær til en saadan Rente af det, som vi iøvrigt anvende paa saadanne Foretagender i Landet. Men skulde Noget finde, at ogsaa denne Forrentning af $3\frac{2}{3}$ pCt. er altfor tarvelig, maa jeg dog gjøre dem opmærksomme paa og ikke mindst det ærede Medlem, der kritiserede Udbyttet, at man i Virkeligheden ikke kan have baade i Pose og i Sæk, vi kunne i Virkeligheden ikke af en indkjøbt Bane baade have fuld Rente og tillige den Behagelighed at kjøre billigere paa den end tidligere, thi det er Noget, som det ærede Medlem maatte vide, at Taxterne paa de sjællandske Baner ere nedsatte allerede fra den 1ste Oktober 1882. Naar det ærede Medlem vil efterse Anmærkningerne til Finansloven, der er forelagt iaar, Tillæg A. Sp. 351—52, vil han kunne overbevise sig om, i hvilken Grad disse Taxtnedsættelser have virket nedsættende paa Udbyttet af de 2 sidste Kvartaler i det paagjældende Regnskabsaar. Det forekommer mig, at man vel kunde finde Vederlag for denne $\frac{1}{3}$ pCt., der mangler i fuld Forrentning af den anvendte Kapital, i den Fordel, som det har været, ganske vist ikke for Statskassen, men for Brugerne af Banerne, at Taxterne have været nedsatte i den sidste Halvdel af Regnskabsaaaret.

Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds var ogsaa utilfreds med den Maade, hvorpaa Statskassens Midler vare anbragte, og det ærede Medlem betegnede særlig et af de udenlandske Værdipapirer,