

hold, som jeg vil gøre opmærksom paa, og det er det, at det Tidspunkt, som han valgte til at danne Skellet mellem Provisorietiden og den ny Tid, satte han ved den 1ste April 1894. Det kan imidlertid slet ikke stilles jaaledes op, da det er vel bekendt, at det Statsregnskab, vi have liggende her paa vore Bladser, og som omfatter Finansaaet 1894—95, indeholder et ikke ganske ringe Beløb, som hører til Provisoriet's Efterladenskaber, og som altsaa ikke har Beløb paa det under 1ste April 1894 betilge. Det er et Beløb paa over 2½ Million, som paa den Maade maatte regnes fra, naar man sammenlagde de tre Finansaar, han gaar ud fra i Sammenligningen. Naar man skulde vælge det Tidspunkt, der begrænsede de to Perioder, inden for hvilke Sammenligningen skulde finde Sted, vilde det snarere ligge noget senere, altsaa paa det Tidspunkt, da ikke alene Provisoriet er afsluttet, men ogsaa dets efterladte Gæld er betalt. Dette Tidspunkt ligger nærmere ved 1ste April 1895 end ved 1ste April 1894. Ogsaa herved vil Sammenligningen altsaa komme til at vise sig urigtig. Naar det ærede Medlem med en vis Tilfredsstillelse naaede til et Resultat, som syntes at vise, at Provisoriet dog finansielt ikke havde flaret sig saa ganske daarlig, idet der snarere, rent finansielt set, var et daarligere Resultat af de tre sidste Aar end af de tre sidste Provisorieaar, naaede han ogsaa kun til dette Resultat derved, at han beregnede alt, hvad der er blevet anvendt i disse tre Aar til Udviklingen af Trafikken, til vort Jærnbanevæsen, hvor der er blevet anvendt ca. 10 Millioner Kroner mere, end der er blevet anvendt i de tidligere Aar. Jeg skal altsaa gøre opmærksom paa, at den Sammenligning, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) fremstiller, i Virkeligheden hviler paa Forestillinger, som ikke give et ganske rigtigt Billede af den virkelige Tilstand. Der er et andet Punkt, jeg vil gøre opmærksom paa, og som omfatter Betragtningen af vore Jærnbaneanlæg. Det ærede Medlem kom tilbage til det, som han for øvrigt oftere har gjort gældende, nemlig, at vi ikke maatte betragte de Udgifter, som afholdes til Udvikelse af Baneanlæg, som virkelige Formueerhvervelser, men at det var noget, vi maatte skrive paa de løbende Udgifter's Konto og altsaa skaffe Penge til uden for Statslaan. Jeg tror, at det ærede Medlem ogsaa i den Henseende — ogsaa med Hensyn til de Eksempler, han fremdrog — har Ret, idet han derunder nævnedes saadanne Ting, som Anskaffelse af Foranstaltninger til at hindre

Snelægning paa Banen, til Sikring af Sporstifter og alt slikt. Det kan ganske vist ikke siges at være noget, som har forøget Indtægterne eller Trafikken; men ikke desto mindre ere disse Foranstaltninger en uomgængelig Betingelse for, at Statsbanerne som saadanne kunne forrente sig. Blot den ene Foranstaltning: at saa Dækning for Snelægning paa Banen, spiller jo, finansielt set, en saa overordentlig stor Rolle, at vore aarlige Banebudgetter ofte ere i høj Grad afhængige af, hvor megen Sne vi have faaet det Aar. Beføstningerne ved Fjernelsen af Sneen ere nemlig saa overordentlig store, at de Foranstaltninger, som tilvejebringes til Hindring af Sneen, i og for sig en Udgift, som maa antages at være rentabel, noget, som virkelig, om ikke direkte saa dog indirekte, giver Udbytte. Jeg fremdrager dette, fordi der ligger et forskelligt Syn paa Forholdet mellem de produktive og uproduktive Udgifter til Grund for disse Udtalelser. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) kom ogsaa til at støtte det andet ærede Medlem (Scharling) i denne samme Opfattelse, idet han aabenbart med nogen Beklagelse udtalte, at Udgifter — og han sigtede derved navnlig til Jærnbaneanlæg — som man tidligere plejede at afholde af de løbende Indtægter, nu vare skudte hen til Afholdelse gennem Statslaan. Man kunde synes, at det var blot en Teori, om man opstillede en Balanceberegning paa den ene eller den anden Maade, og at det, om man skal betragte disse Trafikanlæg som virkelige Formueerhvervelser eller ej, i Virkeligheden kun er en Strid om Rejserens Stæg, men dette er dog ingenlunde Tilfældet. Det er tværtimod en Strid, som gaar langt tilbage i vor politiske Historie. Denne Strid om, hvorledes man stiller sig, finansielt set, over for Baneanlæg, har saaledes en Gang kostet en Finansminister hans politiske Liv. Det var i 1871, da daværende Finansminister Fenger havde knyttet til Paabegyndelsen af den vestjydske Bane den Betingelse, at der dertil blev givet en Indkomstskat. Der var megen Stemning i og for sig i Folketinget for at følge Ministeren paa denne Vej og skaffe en Indkomstskat til Stede men det Forhold, hvori Finansministeren stillede Sagen til Paabegyndelsen af Vestjyskebanen, gjorde, at Forslaget om Indkomstskat ogsaa blev forkastet, principielt forkastet, fordi man her i Tinget fastholdt den Opfattelse, at Udgifterne til Baneanlæg ikke burde afholdes af Aarets løbende Indtægter. Det kan heller ikke være skjult for nogen, at der i den Henseende endnu fremdeles findes to ret modsatte Synspunkter, der ofte saa vel her i Salen