

er blevet sat en hel Del ned. I Generaldirektionen f. Eks. vil Antallet blive nedsat med 1 Fuldmægtig, 18 Assistenters, 1 Kontorbud og adskillige Skrivere, og Nedsættelsen betyder i Penge ca. 40,000 Kr. Under Trafikafdelingen er der ligeledes sket en Nedsættelse, idet de 2 Trafikchefer, vi have nu for Øjeblikket, ville falde bort, naar det Finanslovsforslag, vi nu behandle, er blevet vedtaget og blevet til Lov, ligesom ogsaa 1 Embedsmand til i 2den Lønningsklasse vil falde bort. Desuden vil Togførernes Antal blive reduceret med 3, og Togbetjentenes Antal med 20. Endelig vil Trafikassistenternes Antal blive nedsat med 17, og Portørernes og Stationskarlenes Antal med 118. Endnu skal jeg tilføje, at Skibsinspektørembedet ligeledes vil falde bort. Endelig vil man ogsaa undev Skibstjenesten afskedige eller nøjes med 2 Broformænd og 19 Bromænd mindre, end Tilfældet er nu. Det er nogle af de Beparelser, Anmærkningerne indeholder, og som altsaa ere Udslag af den Opfattelse, som det ny Styre agter at lede Statsbanerne efter. Det kan saaledes ventes, at Regnskabet for dette Finansaar vil komme til at udvise et ret betydeligt Overskud, sandsynligvis et Overskud paa mellem 3—4 Mill., og naar endelig Statsregnskabet for 1904—05 kommer til at foreligge, kan det ventes, at Overskuddet da vil vise sig betydelig større. Der er i alt Fald al mulig Grund til at tro det. Stillingen er saaledes i det hele taget ret lys. Med Hensyn til de Svingninger, jeg nu har talt om, har Forholdet hidtil været det, at de have ligget saa dybt nede, at man endnu ikke har kunnet opnaa en passende gennemsnitlig Forrentning af den store Kapital, der er anbragt i Banerne. De Aarsager, hvorpaa jeg begrundede de lysere Forhaabninger, ville stadig fremtidig komme til at virke. Der er derfor Grund til at tro, at de Svingninger, der her er Tale om, ville blive løftede betydeligt, at altsaa Gennemsnitsprocenten, hvis man udregner en saadan, vil komme til at ligge mellem 2 pCt. og 3 pCt., vel $2\frac{1}{2}$ pCt. eller saa, og vil i det hele komme til at tilfredsstille de Fordringer, Folketinget altid har stillet med Hensyn til Forrentningen. Man kan altsaa vente, at det vil blive bedre, Niveaet bliver, om man saa vil, løftet et godt Stykke op ved disse Foranstaltninger. For et Par Aar siden udtalte det ærede Medlem for Sæby (Lassen), at den Mulighed ingenlunde var udelukket, at vi kunde faa et Overskud ved Statsbanerne paa 8 Millioner. Der var

maaske ærede Medlemmer, der mente, at det neppe vilde lykkes, men jeg er tilbøjelig til at tro, at det slet ikke er umuligt. Jeg er tilbøjelig til at tro, at vi i Løbet af nogle Aar — vel at mærke, naar en Svingning er i Opgang og kommen højest op — ville kunne naa op mod de 8 Millioner, maaske endog naa dem fuldt ud. Forholdet er det, at den Kapital, der er anbragt i Banerne, stadig vil vokse. I Statsregnskabet for 1901—02 er den opgjort til 180 Millioner, og i Statsregnskabet for 1902—03 er den opgjort til 186 Millioner, altsaa en Stigning med 6 Millioner. Hvis den stiger med 6 Millioner hvert Aar, vil det ikke vare længe, før vi ere oppe paa 200 Millioner. Og vi staa jo over for store Anlæg, f. Eks. Københavns Personbanegaard. Og ere vi oppe paa 200 Millioner, ere 8 Millioner jo netop 4 pCt., og disse 4 pCt. betyder jo Topunktet i en Svingningsperiode, og tage vi den nedadgaende Svingning med, komme vi op til en Gennemsnitsprocent af 2—3 pCt. Forholdet stiller sig altsaa efter min Opfattelse ret lyst.

Jeg skal derefter gaa over til at gøre nogle Bemærkninger om den saakaldte Anlægskapital. Den forhøjes hvert Aar med alle de Beløb, Statsbanerne udrede i Løbet af Finansaaret for at forøge deres Formue, altsaa til Nyanlæg og virkelige Udvidelser af bestaaende Anlæg. De Summer lægges til den Kapital, der i det foregaaende Statsregnskab er fastslaaet som Anlægskapital. Alle andre Udgifter, Statsbanerne vedrørende, der ikke anvendes til Nyanlæg eller virkelige Udvidelser af bestaaende Anlæg, posteres paa § 6 som Udgift, og deraf følger, at de skulle dækkes af det vedkommende Aars Indtægt. Saaledes har det ikke været tidligere, det er Jernbanekommissionen, der bragte dette i Forslag. Den kom efter meget Arbejde, dels gennem Beregning og undertiden, naar det ikke var muligt at anstille Beregninger, ved et Skøn til det Resultat, at den Anlægskapital, som man tidligere havde sat til ca. 255 Mill., maatte formindskes med 30 pCt. eller $\frac{3}{10}$, saa kom man omtrentlig til den virkelige Anlægskapital. Det kan ikke falde mig ind her at gøre Rede for, hvorledes man kom til dette Resultat. Men det blev accepteret af den nuværende højtærede Minister for offentlige Arbejder, og det foreliggende Forslag er det andet, hvorpaa dette Princip er gjort gældende. Men jeg beklager, — i alt Fald synes det mig saaledes — at dette Princip ikke er ført til Bunds.