

med Hensyn til den 8-aarige Periode, jeg talte om, er, at disse Udgifter til Nyanlæg vare tyndt og uregelmæssigt fordelte over hele Perioden, og Udgiften dertil bliver omtrent det samme som Amortiseringen. Hvis man bevilgede f. Eks. 60 Mill. Kr. til Baneanlæg og anvendte dem i en kort Periode og saa gjorde gældende — jeg ved ikke saa nøje, hvilken Praksis man følger —, at de skulde amortiseres i 20 Aar, blev det 3 Mill. Kr. om Aaret, man havde at udrede dertil. Man vil nu for de 8 Aars Vedkommende se, at der ikke findes nogen særlig stor Post til Nyanlæg. Beløbene til disse Udgifter udgøre — jeg skal for Kortheds Skyld nævne dem med Millioner og Brøker —: $2\frac{1}{2}$ Mill., 3,1, $2\frac{1}{2}$, 4,1, 3,0, 3,8 og 5 Mill. Kr.; fordelt over disse 8 Aar bliver det i alt 27 Mill. Kr. til Nyanlæg. Der er intet Aar mindre end $2\frac{1}{2}$ Mill. og paa intet Aar mere end 5 Mill. Kr., det ligner i saa høj Grad en Amortisation, at jeg mener, at det er en Udgift, som jeg er berettiget til at gøre gældende skulde være afholdt som Driftsudgift. Men jeg erkendte, den Gang jeg sagde det, at det er et Spørgsmaal, der kan diskuteres om, og derfor anvendte jeg ogsaa det Udtryk, at naar jeg kom til det endelige Resultat ud fra min Beregning for de 8 Aar, er Statsbanernes virkelige Underskud godt $23\frac{3}{4}$ Mill., medens det, hvis man tog disse Nyanlæg med, vilde blive $9\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Jeg skal ikke komme dybt ind paa disse Enkeltheder, det er der neppe Grund til at forlænge Debatten med, men der er en eneste Bemærkning, jeg ønsker at gøre til Trafikministeren, nemlig at han synes ikke at være ganske klar paa, hvordan man naar til det Tal 71 Mill. Kr. til Baneanlæg paa § 27 i de tidt nævnte 8 Aar. Det er overmaade simpelt, det opnaaserved, at man sammenlægger de paa § 27 opgjorte Poster, nemlig under 2 A og B til bestaaende Jernbaneanlæg 43,8 Mill. Kr. og paa E og F til Nyanlæg omtrent 27 Mill. Kr., og det bliver tilsammen 70,9 eller tæt ved 71 Millioner. Det fremkommer uden nogen som helst Flytten frem og tilbage eller andre Kunster, simpelthen ved at se paa, hvad der paa Statsregnskabet er opført paa de Paragraffer. Jeg vilde som Afslutning paa disse faa Bemærkninger om Jernbanevæsenet gerne tillade mig at rette en Henstilling til den højtærede Trafikminister. Det synes jo efter Udtalelser af nævnte Minister og af den højtærede Finansminister at være sandsynligt, at der vil fremkomme Forslag fra Regeringens Side om at tilvejebringe Indtægter ved Takst-

forhøjelser paa Statsbanerne — jeg formoder, det gælder baade Gods- og Person-taksterne —, men den Henstilling, jeg vil fremsætte, er, at man passer paa, naar Taksten paa Fragt af danske Varer forhøjes, at man saa ogsaa forhøjer Taksten paa Fragt af udenlandske Varer. Det er jo bekendt, at det modsatte har været Tilfældet ved en tidligere Lejlighed, og at derfor det ejendommelige Forhold har hersket — jeg er ikke ganske sikker paa, om det ikke hersker endnu —, at fremmede Varer blive kørt paa de danske Statsbaner lange Strækninger til lavere Pris — og saa betydeligt lavere Pris, at det har Betydning i Konkurrencen — end de tilsvarende danske Varer. Det kommer af, at man havde bundet sig overfor Udlandet til visse Takster og fik ikke det Baand afrystet, da man forhøjede de danske Takster. Hvis man skal forhøje igen, vilde det være ønskeligt at undgaa det. Og ikke alene det, men det vilde ogsaa være uheldigt, om den gamle Forurettelse, der fandt Sted, ikke blev bortskaffet. Jeg er ikke sikker paa, men hvis jeg ikke tager fejl, har en tidligere Trafikminister — jeg tror den sidste, Weimann — paa en Forespørgsel oplyst, at man havde Forhandlinger i Gang og var nær ved et Resultat i Retning af at faa denne udenlandske Forret, som jeg vil kalde den, hævet. Men saa vidt jeg ved, er det ikke bestemt oplyst, at den er hævet. Jeg vil gerne spørge den højtærede Trafikminister, om Forholdet er ændret saaledes, at danske og fremmede Varer nu befordres under ganske lige Vilkaar paa de danske Statsbaner. Som sagt, det er ønskeligt, at man, naar man gør Forandring, vil gøre det saaledes, at det ikke kommer fremmede Varer til gode, men at de behandles ligesom de tilsvarende danske Varer. Dette med Hensyn til Jernbanerne. Jeg finder ikke Anledning til at komme ind paa de andre Detailspørgsmaal.

Jeg kommer saa tilbage til den højtærede Finansminister og til hans Bemærkninger om Toldreformen. Det gaar saadan der, at baade den højtærede Finansminister og jeg ere hjemsogte af den samme Skæbne. Jeg sagde, da jeg talte forrige Gang, at jeg ikke vilde holde en Toldtale, men jeg kunde naturligvis ikke lade være med at sige noget om Told. Den højtærede Minister sagde det samme, at han vilde nødig, men holdt alligevel en kort Tale om Tolden. Jeg kommer nu igen tilbage til Spørgsmaalet om Told, og hvis er Skylden? Naturligvis er Skylden den Toldreforms, der, som Ministeren meget rigtigt sagde i en tidligere Tale —, jeg tror ved Finanslovens