

Kr. Heraf afholdes paa § 6 I. B. 8. C. 310,000 Kr., og saa føres der ud paa § 27: 290,000 Kr. Hvorfor skal Forstærkningen af den jydsk Midt- og Nordøstbane deles saaledes, at 310,000 Kr. sættes paa § 6, hvor de trækkes fra ved Overskuddets Beregning, medens 290,000 Kr. blive staaende paa § 27, hvor de ikke trækkes fra ved Overskuddets Beregning. Paa næste Side finde vi ganske det samme vedkommende de jydsk Hovedbaner. Her har man en samlet Bevilling paa 650,000 Kr., og deraf ere paa § 6 de 430,000 Kr. trukne fra ved Beregningen af Overskuddet, medens de resterende 220,000 Kr. blive staaende paa § 27 og ikke blive trukne fra ved Beregningen af Overskuddet. Jeg tror, at det, jeg her har fremdraget, gør det tilstrækkeligt klart, at dette Forhold er, som min ærede Sidemand siger, meningsløst. Og det er ikke alene meningsløst, men det forvirrer ganske Begreberne om, hvad der er Overskud, og hvad der ikke er Overskud.

Det var nu altsaa de egentlige Driftsudgifter i strengere Forstand. Naar de godt 3 Mill. Kr., jeg har talt om, der staa paa § 27, blive trukne fra det Overskud, der er opført for Statsbanerne, bliver Overskuddet til et Underskud paa omtrent $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. eller nøjagtigt 748,246 Kr. Men saa komme vi til Udgifterne til Nyanlæg. Og nu kan man ganske vist sige, — og det vil man sige paa Forhaand, naar man ikke har undersøgt Finanslovsforslaget nærmere — at Nyanlæg kunne vi ikke trække fra som Driftsudgifter. Det er ganske rigtigt. Hvis jeg skal bygge mig et Hus, kunne Udgifterne dertil ikke blive aarlige Driftsudgifter, de komme ikke igen, dem kan jeg amortisere ned. Men Statsbanernes Nyanlæg komme igen hvert evige Aar med nogenlunde samme Beløb, og de blive i Virkeligheden til nogenlunde regelmæssigt tilbagevendende Udgifter, saa det var efter min Mening rimeligt ogsaa at dække dem af Driften. Jeg erkender, at det er et Spørgsmaal, som kan være Genstand for Diskussion, men jeg gør opmærksom paa, at dersom min Opfattelse er rigtig, staa der paa § 27 til Nyanlæg 4,750,000 Kr., og hvis disse 4,750,000 Kr. ogsaa gaa fra, bliver det $\frac{3}{4}$ Mill.s Underskud til et Underskud paa $5\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Naar vi saa gaa videre, have vi talt om, at Statsbanernes Overskud paa § 3 — som ikke er der, men som staa der — forrenter deres Kapital med 1 pCt. Men naar det bliver til et Underskud, forrenter det slet ikke Kapitalen, og Kapitalen

skulde dog gerne forrentes. De 250 Mill. Kr., der staa i Banerne, maa vi forrente i Form af Statsgæld. Det koster $8\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og til denne Forrentning give Statsbanerne heller ikke en eneste Øre. Naar Forholdet er, som jeg her har paavist, komme vi til det Resultat, at det i alt bliver 14 Mill. Kr., Statsbanerne give i Underskud, i Stedet for, at de skulde give Overskud paa $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Jeg har brugt den foreliggende Finanslov som Eksempel, men den er ikke særlig slem. Hvis vi tog Statsregnskabet for 1909—10, vilde vi der paa tilsvarende Vis finde Statsbanernes Overskud gjort op til 2,782,000 Kr., men paa § 27 vilde vi finde rene Driftsudgifter til et Beløb af $8\frac{3}{5}$ Mill. Kr. og Udgifter til Nyanlæg til et Beløb af $7\frac{2}{5}$ Mill. Kr., og ingen Ting til Forrentning af Kapitalen. Beregnet paa den Maade, jeg her har gjort, bliver altsaa Underskuddet paa Statsbanedriften det Aar mellem 21 og 22 Mill. Kr. Det er nu et særlig slemt Aar.

Naar jeg skal slutte det, jeg har sagt om vore Jernbaner, med et Eksempel, vil jeg bruge Tallene for de 8 Aar, jeg her har omtalt. Det har den Fordel, at 8 Aar ere en Periode, hvoraf man kan tage et Gennemsnit. Jeg vil da fremstille Forholdet i præcise Tal og sige, at for de 8 Aar fra 1901—02 til 1908—09 er der paa § 3 opført et gennemsnitligt Overskud af Statsbanerne paa 4,482,836 Kr. Der er Driftsudgifter paa § 27, og for Resten en lille Smule ogsaa paa § 26, som tilsammen udgøre et Beløb af 5,783,137 Kr. Det bliver foreløbigt et rent Driftunderskud paa 1,300,301 Kr. Saa er der opført Nyanlæg til et gennemsnitligt Beløb af 3,374,788 Kr. Hvis vi tage dem med, vokser Underskuddet til 4,675,089 Kr. Dertil kommer saa Statsgældens Forrentning, det vil sige Forrentning af 250 Mill. Kr., som i de 8 Aar gennemsnitlig udgjorde 8 Mill. Kr. Derved komme vi til, at Statsbanedriften paa den Maade, jeg har gjort det op, i disse 8 Aar har kostet gennemsnitlig $12\frac{3}{4}$ Mill. Kr. i Stedet for at give Overskud. Og vil man ikke gaa saa vidt, som jeg her har gjort, at erkende det berettigede i, at disse Nybevillinger, som faktisk komme igen aarlig, tages med, vel, saa lad os udelade dem. Tage vi saa kun det med, som jeg antager alle ere enige om skal tages med, nemlig, at Statsbanerne skulle forrente deres Kapital, bliver der dog et aarligt Underskud i de 8 Aar paa 9,37 Mill. Kr. i Stedet for det, vi have skuffet os selv med, et Overskud paa 4,482,000 Kr.