

agtigt det samme. Jeg er sikker paa, at Publikum ikke, naar de skulle betale 30 Øre mere for en Teaterbillet og 30 Øre mere for en Jernbanebillet, ville fortabe sig i teoretiske Betragtninger over disse fine Distinktioner, som den højtærede Minister har opstillet. Det samme gælder de forøgede Godstakster, som i de fleste Tilfælde ville blive væltede over paa den sidste Forbruger og altsaa i Form af forøgede Varepriser komme til at virke nøjagtig paa samme Maade som en Toldskat eller en indenlandsk Produktionsafgift til at forøge Priserne for Forbrugerne. Om det er til forøgede Toldskatter eller til forøgede Jernbanskatter, man til Gavn og Glæde for Statskassen skal betale sine Varer dyrere end tidligere, bliver et og det samme for de Folk, som skulle betale de forhøjede Priser.

Ogsaa for Statskassens Vedkommende bliver det tilstræbte Resultat nøjagtigt det samme, som hvor det gælder Skatteløve i snævrere Forstand. Det er det fiskale Motiv, som gør sig gældende. Enten man i det ene Tilfælde slaar ned paa en Familie, der tager i Skoven, eller i det andet Tilfælde paa en Familie, der gaar i Teater, i det ene Tilfælde paa en forretningsdrivende, der afgør en Forretning med en Check i Stedet for med klingende Mønt, i det andet Tilfælde paa en forretningsdrivende, der sender sine Varer til et andet Sted af Landet, er det en Forskel, som eksisterer for et sofistisk Ordkløveri, men som en praktisk Behandling af det foreliggende Spørgsmaal har grumme lidt at gøre med. Hvorfor ikke hellere kalde det med det rette Navn, saaledes som man har gjort det i andre Lande. I Tyskland taler man om Billetskatten, Fahrkartensteuer, i Italien Fragtskatten, i Frankrig og Ungarn Transportskatten og i Østerrig, Spanien og flere andre Lande Billetstempelgebyr o. s. v.

Det eneste, der karakteriserer Takstforhøjelsen i Modsætning til de øvrige Beskatningssystemer, er, at der bagved de forøgede Takster staar visse Værdier. Bag Jernbanernes Provenu staar Baneanlæg og Materiel, af hvis Anskaffelsesværdi Regeringen kræver en passende Rente. Jeg skal ikke i dette Øjeblik komme ind paa det i sig selv højt tvivlsomme Spørgsmaal, hvorvidt det er berettiget at opstille et saadant Krav, det skal jeg komme tilbage til senere. I hvert Fald er det utvivlsomt, at naar man vil anlægge det rene privatkapitalistiske Synspunkt, som Regeringen gør, og stille sine For-

dringer i Overensstemmelse dermed, maa den først godtgøre, at de Aktiver, hvorom Talen er, ogsaa virkelig have den Værdi, som man har taget til Udgangspunkt. Ellers blive alle Beregninger og alle de Slutninger, man deraf drager, hen i Vind og Vejr.

Det er i Motiverne til dette Lovforslag oplyst, hvorledes det Udbytte, Statsbanerne have givet i de sidste 5 Finansaar, stadig har været i Nedgang, og hvorledes det det sidste Aar, 1909—10, var nede paa et Lavmaal af 1,23 pCt. af Anlægskapitalen. Jeg maa tilstaa, at jeg føler ingen som helst Forpligtelse til at fæste nogen Lid til dette Tal, som jo rent umiddelbart ved første Øjekast gør et meget nedslaaende Indtryk. Denne Procent fremkommer ved at stille to forskellige Tal i Forhold til hinanden og maale dem mod hinanden, paa den ene Side Udbyttet, Nettooverskuddet, det er en Ting; som forholdsvis let kan konstateres, det kan indenfor visse Grænser aflæses af Regnskaberne, paa den anden Side den langt mere problematiske Størrelse, nemlig den Aktivmasse, mod hvilken Nettoudbyttet skal maales; det er en meget mere problematisk Størrelse. Statsbanernes Anlægskapital er for 31. Marts 1910 opgjort til 250,3 Mill. Kr. og Aarsdagen i Forvejen til 235,6 Mill. Kr. Men De ville alle forstaa, at hvis disse Tal ere regnede for højt, er hele den Forrentning, som Ministeren anfører, og som staar i Statsbanernes Beretning, i tilsvarende Grad regnet for lavt, og det er vel udenfor al Tvivl, at det i Virkeligheden er Tilfældet. Som bekendt opgjorde man indtil for en halv Snes Aar siden Statsbanernes Anlægskapital paa den uhyre primitive og simple Maade, at man skrev alle Udgifter til Nyanskaffelser og Nyanlæg op uden at foretage nogen tilsvarende Afskrivning for Slid og Værdiforringelse. Det var en uhyre let Beregningsmaade, det kan enhver gøre, men den er egentlig ikke egnet til at give noget virkelig oplysende Resultat. Man prøvede saa at naa en mere korrekt Opgørelse over den virkelige Værdi. Materialet dertil findes i Jernbanekommissionens Betænkning, som er afgiven i 1901, tror jeg, og i Bilagene dertil. Men det kan ikke nægtes, at ogsaa de Fremgangsmaader, man derved fulgte, i høj Grad komme til at bero paa et Skøn, og det erkendes ogsaa aabent. Det siges der, at Opgørelsen selvfølgelig maa blive overordentlig skønsommæssig. Det kan heller ikke nægtes, at disse Beregninger, i alt Fald paa mig, gøre et ret tilfældigt Indtryk. I