

skulle forrente sig paa samme Maade som et Aktiv i en Privatkapitalists eller et Aktieselskabs Haand. Regeringen stiller sig ubetinget paa det rent forretningsmæssige, kapitalistiske Standpunkt og betragter Statsbanerne paa samme Maade, som en privat Forretningsmand betragter sine Aktiver. Men det gjorde man jo ikke, da man for 3 Aar siden vedtog de nye Baneanlæg. Da anlagde man et helt andet Synspunkt, det samfundsmæssige i Stedet for det privatkapitalistiske, paa den Lovgivning, man den Gang iværksatte. En privat Kapitalist vilde nemlig ikke være saa taabelig at bebyrde sin Bedrift med nye Virksomheder, om hvilke alle fornuftige Mennesker kunne vide, at de mange Aar igennem ville give stort Underskud. Der er den skarpeste Modsætning mellem den Teori, som nu forfægtes, og den Teori, som man den Gang, bevidst eller ubevidst, men i alt Fald i Praksis hævdede, da man vedtog de nye Baner. Hele denne privatkapitalistiske Synsmaade er i øvrigt ogsaa i absolut Modstrid med Anskuelser, som tidligere have været fremme. Den højtærede Regering vil, ved at foreslåa Forhøjelser, bringe Renten af Statsbanernes Anlægskapital op til ca. 2½ pCt., hvis Forhøjelserne virkelig blive finansielt effektive, hvad jeg, som sagt, i høj Grad betvivler; men saa vil jo i øvrigt Renten i Virkeligheden blive højere, fordi Anlægskapitalen er for højt anslaaet. Men man har tidligere, for en halv Snes Aar siden, hævdet, at 2 pCt. vare Maksimum af den Rente, som med nogen Føje kunde kræves af Statsbanerne. Man læser derom en interessant Udtalelse i Jernbanekommissionens Betænkning, hvor der udførlig henvises til de geografiske Forhold herhjemme, der vanskeliggøre store Indtægter og fordyre Driften; der henvises til vor Fattigdom paa Mineralier, som i andre Lande danne Grundlaget for en stor Godstrafik, og endelig henvises der til den anerkendte Nødvendighed af i Kulturens Interesse at bygge Baner i Egne, hvor først selve Baneanlægget vil skabe Grundlaget for den fremtidige økonomiske Udvikling; der henvises til alt dette og til, at det i Forening bevirker, at man ikke har Ret at paaregne den normale Rente som Udbytte af Statsbanedriften i Danmark. Der siges videre — jeg skal med den højtærede Formands Tillaelse oplæse det, det er blot nogle ganske enkelte Ord —: „Det er saaledes oftere blevet udtalt i Rigsdagen, saavel fra Ministeriet som af indflydelsesrige Repræsen-

tanter, at man maatte være nogenlunde tilfreds med et Udbytte af 2 pCt. af Statsbanernes Anlægskapital.“

Rent nationaløkonomisk, ja, jeg vil sige rent finanspolitisk, kunne Statsbanerne ikke med nogen Ret betragtes som almindelige Aktiver, hvis direkte Nettoudbytte skal være Maalestok for deres Værdi, ikke blot for deres Værdi for Samfundet, men for deres Værdi ogsaa for Statskassen. Prøv at gøre det Tankeeksperiment, at vi slet ingen Jernbaner havde. Staten vilde være mangfoldige Millioner fattigere, end den er nu, det er der da ingen af os, som tvivler om. Eller tænk, om vi kun havde de rentable Baner, de stærkt trafikerede Baner, Hovedbanerne, om Staten altsaa hidtil konsekvent havde stillet sig paa det privatkapitalistiske Standpunkt, som man nu vil have, at vi skulle stille os paa, og konsekvent havde fortaget alle de Baneanlæg, som nu bebyrde os med deres Underskud. Tænk, om man havde gjort det. Statsbanerne vilde ganske vist have givet meget større Rente, men hele Landet vilde have været umaadelig meget fattigere end nu, og ikke mindst Statskassen, skønt det hører der jo for Resten meget til. Men naar man vil bedømme Banernes finansielle Betydning, maa man som en meget vigtig Faktor tage Hensyn til den Maade, hvorpaa de ophjælpe de forskellige Egne, fremme Næringslivet, udvikle Velstanden, og hvor meget de derved indirekte komme Statskassen til gode. Tænk paa de mangfoldige større og mindre Stationsbyer, som ere skudte op, og som netop Banelinierne have kaldt til Live: Haslev, Herning, Vejen, Hadsten, og hvad de nu alle sammen hedde. Se, hvorledes de Sogne, hvori der findes Jernbanestationer, ere voksede i de 21 Aar fra 1880 til 1901; sammenlignet med de Sogne, hvor der ingen Jernbane findes, ere de voksede 8 Gange saa stærkt i Indbyggertal, og siden har den Bevægelse fortsat sig. Prøv at gennemløbe Listen over Ejendomsskylden og Statsindkomst- og Formueskatten i de forskellige Kommuner i Landet, hvor der er Jernbaner, og træk nogle Sammenligningslinier mellem dem og de øvrige, og man vil faa det stærkeste Indtryk af, hvor nøje Sammenhæng der er mellem Samfærdselsmidlernes Udvikling paa den ene Side og Velstanden og Skatteevnen paa den anden. Det er Faktorer, som selvfølgelig maa tages med i Betragtning, og som maa veje overmaade stærkt til. Der stilles jo heller ikke fra det offentliges Side Krav om, at Landevejene skulle forrente deres Anlægskapital