

ellen bære deres Vedligeholdelsesomkostninger, og Jernbaner kunne til en vis Grad — omend ikke fuldt ud — sidestilles med Landevejene. (Afbrydelse). Det ærede Medlem for Horsens Landkreds vil sidestille dem med de københavnske Sporveje, det, tror jeg, er en Sammenstilling, som er ret malplaceret, de have dog helt forskellige Opgaver. Men drag Sammenligningen med Landevejene. Landevejene have til en vis Grad samme Virkefelt, samme nationaløkonomiske Opgave som Jernbanerne, og det er ud fra disse Forudsætninger, man maa bedømme Spørgsmaalet om, hvad Statsbanerne kunne og bør give i Udbytte.

Jeg vil i denne Sammenhæng erindre om en Teori, der, om jeg ikke husker meget fejl, herhjemme første Gang er fremsat af Professor William Scharling. Den gaar ud paa, at man ved Bedømmelsen af Statsbanerne som Aktiv bør sondre mellem to forskellige Bestanddele: paa den ene Side Grundene og Banelegemet, og hvad dertil hører — alt dette kan det efter hans Opfattelse i ethvert Fald forsvares ikke at kræve Udbytte af, det er noget, det offentlige bør tilvejebringe, stille til Samfundets fri Raadighed for Trafikken —, og paa den anden Side de egentlige Driftsmidler, Materiel, delvis ogsaa Bygninger. Denne Bestanddel mener han, Staten bør og kan kræve normal Rente af, som enhver kapitalistisk Vognmandsforretning, der benytter sig af Landevejene. Jeg vil ikke paa Forhaand godkende denne Teori, men jeg finder den interessant og betydelig mere rationel end denne Godtkøbsfordring om, at Statsbanerne skulle betale sig, uden videre, *sans façon*. Lægger man nu den førnævnte Teori til Grund, vil man se, at det kun vil være omtrent Halvdelen af Statsbanernes Anlægskapital, af hvilken man med Rette kan kræve normal Forrentning, Trafikoverskud; den anden Halvdel: Banelegemet, Grundene o. desl., Anlæg, Vedligeholdelse, Amortisationsomkostninger maa bæres af de almindelige Skatter, især i dette Tilfælde ved en Jernbaneskyld, som jeg her finder er en fuldkommen naturlig Kompensation. Jeg beklager meget, at vi saa sent og i saa ringe Udstrækning, som sket er, have indført denne Beskatningsmaade. Hvis Regeringen under Henvi- ning til den uheldige finansielle Situation og til Statsbanernes ringe Udbytte havde foreslaaet en Udvidelse af Jernbaneskylden, eller havde foreslaaet at gaa et Skridt videre og gaa til en almindelig Værdistig-

ningsbeskatning, skulde den have mødt den varmeste Velvillie fra vor Side.

Men tager man nu den Del af Statsbanernes Anlægskapital, som efter Professor Scharlings Teori med Gyldighed kan kræves forrentet — det vil udgøre omkring Halvdelen af det samlede Beløb —, viser det sig, at den Rente, Staten allerede faar trods de abnorme ugunstige Tilstande i det sidste Aars Tid, er oppe paa mellem $2\frac{1}{2}$ og 3 pCt., og at den under Forudsætning af, at dette Forslag vedtages, og dets finansielle Løfter holdes, vil naa op til 5 pCt. eller deromkring, saa at denne Lov vil, det vil selv Finansministeren efter sin, besynderlige Distinktion mellem almindelige Indtægtslove og Skattelove indrømme, blive en virkelig Skattelov. Jeg havde Lyst til at bruge Ordet Skatteplyndring, det er det, den er: en enkelt Blomst i den Skatteplyndringsbuket, der her skal overrækkes det danske Samfund. Jeg vil sige, at det er ikke nogen skøn eller særlig vellygtende Blomst.

Jeg har forsøgt en saglig Karakteristik af det foreliggende Lovforslag, og jeg kan resumere det i, at jeg finder, det er en slet Lov, slet i sin Plan og slet i sit Anlæg, slet ved de Forudsætninger, hvorfra den gaar ud, og slet ved de Virkninger, den vil drage efter sig. Der er i de sidste Dage talt saa meget om Kultur og Kulturskat, jeg vil sige, at Takstforhøjelserne ere en virkelig Kulturskat, kulturtjendisk af Væsen, fordi de angribe selve Grundlaget, som den hele materielle og aandelige Kultur hviler paa. Det vil blive en Lov, der paa mange Omraader ikke tager blidt paa dansk Samfundsliv i Almindelighed og dansk Næringsliv i Særdeleshed. Man vil ved denne Lov drive en Rovdrift, som maaske i Øjeblikket vil give nogle Penge i Kassen, men som i det lange Løb vil hævne sig.

Men ikke blot af de rent saglige Grunde, der fremgaa ved et kritisk Studium af denne Lov, men ogsaa ud fra den almindelige Belysning, hvori man maa se denne Lov, kan jeg tilføje, at vi maa betragte den som en daarlig Lov, som vi ikke ville være med til at støtte. Den staar for os som et Led i den første Serie af Skattelove, der her er kastet hen paa Rigsdagens Bord, tilsyneladende saa ganske planløst og tilfældigt, løsevæne fra deres organiske Sammenhæng med den samlede Finansplan, som Regeringen stiller os i Udsigt, uden at det er muligt for os at se disse Indtægtslove hver for sig i den Forbindelse, som er nødvendig for at bedømme dem rigtigt.