

lig Mangel ved Motiverne til dette Lovforslag, at de ganske se bort fra Diskussionen her ved Finanslovens første Behandling, hvor vi dog vel bleve enige om, at der er adskilligt i den Maade, hvorpaa Statsbanernes Regnskab opgøres, der burde være anderledes. Motiverne fortæller ganske roligt, at i Finansaaret 1909—10 forrentede Statsbanerne deres Kapital med lidt under $1\frac{1}{4}$ pCt. Det siges, at det har været for lidt, der maa en lidt større Rente til, og der foreslaas saa en Forhøjelse for at bringe Forrentningen op paa $2\frac{1}{2}$ pCt. Men det er fuldstændigt urigtigt, og det er en Urigtighed, som gør, at hele Foranstaltningen bliver bedømt ganske skævt. Det er allerede sket her, en stor Del af denne Diskussion har drejet sig om, hvorvidt det er rimeligt, at Statsbanernes Anlægskapital forrentes med $2\frac{1}{2}$ pCt., hvorvidt Anlægskapitalen ikke er ansat for højt, saa at Renten ved Hjælp af Fragternes og Taksternes Forhøjelse vil komme højere op end til $2\frac{1}{2}$ pCt. Men det er i Virkeligheden slet ikke det, der foreligger. Ved denne Opførelse af Statsbanernes Regnskaber, som ender i disse Resultater, lulle vi os fuldstændig i Søvn. Vi forvirre herinde paa Rigsdagen, hvor vi burde se klarere end andre, vore Forestillinger i denne Sammenhæng. Derfor møder et Forslag som dette stærke Betænkeligheder eller stærk Modstand, om man vil, ude omkring i Befolkningen, fordi man i Virkeligheden ikke forstaar, hvad det drejer sig om.

Der er sikkert mange, der ville sige, at naar det hele drejer sig om at forøge Forrentningen af Statsbanerne fra $1\frac{1}{4}$ pCt. til $2\frac{1}{2}$ pCt., og naar det er tvivlsomt, om ikke Kapitalen er ansat for højt, har jeg ikke Lyst til at bringe de Ofre, der skulle til i Form af Takstforhøjelser. Men helt anderledes vilde man stille sig, hvis man saa, hvorledes Forholdene i Virkeligheden ere. Det er ikke min Hensigt at gentage, hvad der blev sagt ved Finanslovens første Behandling, men jeg vil minde om en lille Smule af det og alene anvende det paa det ene Statsregnskab, som netop er nævnt i Motiverne, det sidste, vi have faaet, det, hvorfra man er gaaet ud, og som Lovforslagets Beregninger hvile paa. Der er Statsbanernes samlede Indtægt opført paa § 6, og Statsbanerne have ikke andre Indtægter. Det er lidt over 44 Mill., og Udgifterne ere opførte med noget over 41 Mill. Resultatet bliver saa et Overskud paa 2,890,000, hvad der giver knapt $1\frac{1}{4}$ pCt. af en Anlægskapital beregnet til 235 Mill. Men medens det er hele Statsbanernes Ind-

tægt, der staar paa § 6, er det kun en Brøkdel af deres Udgifter, der staar der, som jeg omtalte ved Finanslovens første Behandling. Resten af Udgifterne staar paa § 27 paa forskellige Poster, hvorfra en er Driftsudgifter og Anskaffelser til bestaaende Jernbaneanlæg, medens en anden er Anlæg af nye Baner. Til Driftsudgifter Anskaffelser til bestaaende Baner, er der ikke mindre end 8,6 Mill. Det er Udgifter, der ikke ere regnede med paa § 6, da man beregnede Overskuddet, det er dog Driftsudgifter alt sammen, og hvis man, som Ordføreren syntes at ville, ikke gerne vil regne Anskaffelsen af Lokomotiver med fuldstændig, men fordele den paa nogle Aar, amortisere den, naa vel, saa bliver det en større eller mindre Del af de 8,6 Mill. Men tager jeg dem fuldt ud, forvandler det indbildte Overskud paa 2,89 Mill. sig til et Underskud paa 5,7 Mill. Vil man, at noget skal amortiseres, bliver Underskuddet noget mindre.

Men hvordan man end vender og drejer sig, har hele Diskussionen her drejet sig om noget fuldstændigt uvirkeligt. Den har drejet sig om, hvorvidt den Rente, vi fik af Statsbanernes Kapital, var tilpas, var for stor eller for lille, og Faktum er, at vi faa ingen Rente deraf, men Driften giver Underskud, saa at der slet ikke bliver nogen Forrentning af Statsbanernes Kapital. Skulle vi tillige have den Forrentning, vi skulle have, og regne vi Kapitalen til omtrent halvtredje Hundrede Millioner, er det en ny Udgift paa godt 8 Mill., og saa have vi en samlet Udgift paa 14 Mill. Kr. Skulle vi ogsaa opføre Nyanlægene i det mindste med Amortisationsbeløbene — og jeg kan vel ikke strække de halvtredje Hundrede Millioner ud over længere Tid end 100 Aar —, faa vi 2—3 Mill. til, og saa ere vi naaede op til en samlet Sum af Minus 16—17 Mill. Nu lægger jeg ingen Vægt paa den Sum, jeg ved særdeles godt, at det spiller slet ingen Rolle i dette Øjeblik. Vi kunne paa forskellige Punkter diskutere om, hvorvidt ifølge et Amortisationssystem den og den Anskaffelse bør løbe for det og det Aar. Det er sandsynligt, at dette Aar her er et særlig ugunstigt Aar. — Jeg minder om, at jeg fremdrog et Gennemsnit for 8 Aar, som gav et betydelig lavere Tal —, men jeg tager Aaret, som det er. Og der er der saa ikke Tale om at tilvejebringe en større eller mindre Forrentning af Statsbanernes Kapital, for der er ingen Forrentning, og hvis vi vedtage dette Lovforslag, og hvis det tilfører Statsbanerne en Merindtægt paa 4 Mill. Kr., vil Spørgsmaalet kun være,