

denne Lov ikke indbragte de forventede 4 Mill. Kr., maatte vi have lagt „andre Skatter“ paa. Det ærede Medlem spiller her samme Rolle som det lille Barn i Kejserens nye Klæder: Der har nu den højt-ærede Trafikminister og den højtærede Finansminister tilvirket det pragtfulde Klædebon, som hedder Indtægtslove; og nu gaa Takstforhøjelserne i Procession gennem Tinget, og alle Medlemmerne sige: Det er dog et nydeligt Klædebon det der, indtil det uskyldige Barn fra Silkeborg buser ud med, hvad alle de andre tænke: Det er bare en almindelig Skattelov.

Jeg skal imidlertid lade Spørgsmaalet Skattelov eller ikke Skattelov ligge; der er et andet Spørgsmaal, jeg gerne lige vil berøre. Det er Spørgsmaalet om den Rente, Statsbanerne som Aktiv give, og som Regeringen og Regeringspartiet mene er alt for lille. De sige, at i de sidste Aar have Statsbanerne blot givet 1,23 pCt., men vi maa meget højere op, vi maa op til ca. 2½ pCt. Men denne Forudsætning kunne vi slet ikke anerkende, den er i Strid med alle Regler for rationel Regnemaade. Det er i Strid med al rationel Regnemaade paa den Maade at drage sine Slutninger fra et enkelt eller et Par ganske enkelte Aar, hvor rent abnorme Forhold udmærket godt kunne have gjort sig gældende. Man maa for at faa et virkeligt Billede af Forholdet altid tage Gennemsnittet af en længere Aarrække, indenfor hvilken de forskellige Svingninger til den ene eller den anden Side kunne formodes at have nogenlunde udlignet hinanden, saa at man i store Træk faar et nogenlunde udtømmende og rigtigt Billede af Forholdet. Hvis vi saaledes tage de 6 Aar 1904—05 til 1909—10, den Tid, der er forløben, siden den forrige store Forhøjelse fra 1903 har været i fuld Virksomhed, finde vi, at Udbyttet af Anlægskapitalen udgør 2,93 pCt., altsaa meget nær op til 3 pCt., hvad der synes at være et forholdsvis meget anstændigt Udbytte. I det allersidste Par Aar har den været betydelig lavere. Det er den Slags Minima, som altid forekomme i Forretningstilværet. Et Blik paa de fleste Aktieselskabers Udbytte giver jo en tydelig Forestilling om den Bølgebevægelse, som stadig indtræder. Nu ere vi sandsynligvis dybest i Bølgedalen. Det skyldes utvivlsomt for en væsentlig Del de sidste Aars dybe økonomiske Depression, og der er vel al mulig Grund til at haabe, at det i alt Fald delvis vil udjævnes ved den økonomiske Opgangsbevægelse, som synes at forestaa. Jeg finder det derfor ret urimeligt, at man nu

under Indflydelse af de to sidste Aars Undtagelsestilstand griber til saadanne Foranstaltninger, som jo skulle have Gyldighed ud i Fremtiden, og som iøvrigt efter min Mening ikke ville bringe de forventede Resultater.

Dette sidste Punkt, min Kritik af de Beregninger, hvorpaa det forventede Provenu bygges, min Paavisning af, at den Trafiknedgang, som Takstforhøjelsen utvivlsomt vil fremkalde, meget let kan vælte alle Beregninger omkuld og føre til stor Skuffelse, rokkede den højtærede Trafikminister slet ikke. Den højtærede Trafikminister søgte at svække enkelte af de Betragtninger, jeg havde fremsat, dels paa Grundlag af Statusopgørelsen i Finanslovens og Statsregnskabet § 6, og dels paa Grundlag af Statsbanernes Driftsberegninger, men jeg maa tilstaa, at jeg ikke fandt, at det var absolut overbevisende. Først var der Spørgsmaalet om Statsbanernes Anlægskapital. Der var det i øvrigt navnlig Regeringspartiets Ordfører, det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen), som angreb mine Betragtninger. Han mente, at Anlægskapitalen i Virkeligheden maatte anses for at være ikke saa lidt større, end jeg var tilbøjelig til at formode, og at altsaa Renten i Virkeligheden maatte anses for at være langt lavere. Han henviste, saavidt jeg hørte ham — jeg har jo desværre ikke haft Lejlighed til at læse Fortrykket af hans Tale i Eftermiddag —, til, at en Del af de Udgifter, der ere opførte som Driftsudgifter, i Virkeligheden ere Anlægsgudgifter, og at dette burde tages i Betragtning. Men man maa derved erindre, at naar man flytter en Udgift fra Driftsudgifterne over til Anlægsgudgifterne, bliver vel Anlægskapitalen større, men samtidig bliver Driftsomkostningerne saa meget mindre og derved Overskudets Nettogevinst saa meget større. Og hvad der vejer stærkest til, kan jo hverken det ærede Medlem eller jeg i dette Tilfælde sige. Han henviste yderligere til, at naar Anlægskapitalen for 31. Marts 1902 var anslaaet til at udgøre ca. 180 Mill. Kr., saa vilde det være højst rimeligt, at vi alt Fald nu vare nær oppe omkring de 250 Mill. Kr., som figurere paa Statsregnskabet. Men herved maa erindres, at de 180 Mill. Kr. fra for 8 Aar siden sikkert ere en meget problematisk Størrelse, der, som det aabent erkendtes, beroede paa et rent Skøn, og de ærede Medlemmer, som have gjort sig bekendte med de Beregningsmaader, som der er gjort Rede for i Jernbanekommissionens Be-