

tænkning, ville have faaet det Indtryk, at det i Virkeligheden i høj Grad er rene Skøn, der lige saa godt kunne svinge stærkt til den ene som til den anden Side. Jeg personlig har den Opfattelse, at disse Skøn pege alt for højt. Hvad jeg synes maa være afgørende i dette Forhold, er, at den eneste forretningsmæssig-rationelle Opgørelse, der foreligger, og som er foretagen af Kommunaldirektør Westergaard, viser for den 31. Marts 1910 knap 160 Mill. Kr., altsaa godt og vel 90 Mill. Kr. mindre end efter Statsregnskabet, men ogsaa godt og vel 20 Mill. Kr. mindre end Opgørelsen paa det Tidspunkt, der ligger 8 Aar længere tilbage. Jeg skal ikke prøve paa at bedømme denne Opgørelse, jeg savner bogholderimæssige Forudsætninger dertil. For en umiddelbar Betragtning synes jeg, at den ser meget sandsynlig og tiltalende ud. Da Foredraget blev holdt i Nationaløkonomisk Forening — det interesserede mig at se, da jeg selv var til Stede —, lagde jeg Mærke til, at den højtærede Finansminister ogsaa var til Stede, og han rejste ikke nogen Opposition imod det. Jeg skal som sagt ikke udtale mig om det, men hvis denne Opgørelse er rigtig, kan det ærede Medlem jo ikke have Ret. Jeg skal ikke forlænge Diskussionen om dette Spørgsmaal, jeg antager ikke, at vi komme hinanden nærmere. Derimod antager jeg, at vi kunne mødes i skøn Enighed om at glæde os til den virkelig rationelle Opgørelse, som forhaabentlig indenfor en ikke altfor fjern Fremtid vil komme til at foreligge.

Den højtærede Minister oplyste dernæst, at de Foranstaltninger, som vare truffene ved Banegaarden i Aarhus i Anledning af Udstillingen i 1909, ikke vare interimistiske, men vilde faa blivende Betydning senere, naar man en Gang skal til at omordne Forholdene ved Aarhus Banegaard. Det tør jeg selvfølgelig ikke udtale mig om. Det var sagt mig, at der bl. a. var Tale om Foranstaltninger af rent interimistisk Karakter. Det er blevet fortalt mig, at der var nogle Perroner, som vare anlagte ca. 150 Alen fra Hovedbanegaarden, hvor Ekstratogpassagerer kunde staa af og gaa op ad Sønder Allé, men at disse Perroner ikke mere bruges, og at der var truffet andre Foranstaltninger ved Aarhus Banegaard til Modtagelse af Udstillingsgenstande, men som nu ikke have synderlig Værdi. Jeg tvivler selvfølgelig ikke om, at den højtærede Trafikminister har Ret, men selv om han har

Ret, er det akkurat lige galt. Thi selv om disse Arbejder og Erhvervelser kunne komme til Nytte, naar Banegaardsforholdene i Aarhus en Gang skulle omordnes — hvor meget Tidens Tand kan have gnavet paa dem i Mellemtiden er et andet Spørgsmaal —, bliver Forholdet ikke bedre derved. Det betyder blot, at disse Beløb, som i hvert Fald ikke kunne komme til fuld Udnyttelse nu, men som først en Gang i Fremtiden blive fuldt effektive, allerede nu kræves forrentede. Det synes mig at være et ganske fornuftstridigt Forhold at forlange, at Trafikken allerede nu skal betale Foranstaltninger, som først en Gang i Fremtiden kunne blive virkelig nyttebringende.

Jeg nævnedes i mit Foredrag forleden de store Udgifter til Københavns Banegaard som et slaaende Eksempel paa disse Udgifter, som bevirke, at Anlægskapitalen, som figurerer i Statens Regnskab, og som kræves forrentet, i Virkeligheden bliver en falsk Maalestok for det Udbytte, de stilles op imod. Overfor det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen), som fandt, at denne Opfattelse var den eneste rationelle, vil jeg hævde, at jeg staaer ikke ganske ene med min Opfattelse. Jeg kan henvise til interessante Udtalelser, som findes i Jerbanekommissionens Betænkning. Der spørges i Jernbanekommissionens Betænkning, hvorvidt man paa Grundlag af Opgørelserne kan danne sig noget rigtig Skøn over, hvor høj Renten i Virkeligheden har været, og man gør saa opmærksom paa de forskellige Vanskeligheder derved. En Vanskelighed er de enkelte Statsbaner, som drives under privat Drift, men, hedder det: „dette spiller dog forholdsvis mindre Rolle. Ogsaa af en anden Grund bliver Anlægskapitalen, saaledes som den findes i Statsregnskabet, højere, end den burde være, og det drejer sig her efter Omstændighederne om ret væsentlige Summer. Det er nemlig klart, at en ny Banelinie eller et større Anlæg ikke kan give Forrentning, før samme er overgaaet til Drift, men i alle de Aar, der arbejdes paa det nye Anlæg, medfører det Udgifter, Anlægsomkostninger, og ved hvert Finansaars Slutning lægges disse til Anlægskapitalen“; der gøres dernæst ved et Par Eksempler Rede for dette misvisende Forhold.

Den højtærede Trafikminister ankede dernæst over, at jeg, uagtet jeg ud fra en Betragtning af Statsbanernes Driftsberetning havde rejst det Spørgsmaal, om der ikke kunde spares rundt omkring paa Driftsomkostningerne, ikke des mindre ikke havde