

da for mit Vedkommende angive saaledes efter min Anskuelse, at Finansministeren er bemyndiget og forpligtet til at realisere indtil den Sum, og at han ikke kan kaste sig ind under Banffeltigheder, der maatte kunne opstaa ved en saadan Realisation, som Grund til ikke at anvende nogen ham givne Udgiftsbevilling, være sig den til de meget omtalte jydskke Jernbaner eller nogen anden Udgiftsbevilling. Efter mit Skøn er der altsaa Intet til Hinder for, at Finanslovsforslaget nyder Fremme, forinden Indkomstlovsforslagets Skjæbne er afgjort, fordi jeg mener, at den Post, Hovedinteressens dreier sig om, nemlig merommeldte Position 4 Milioner, i begge Tilfælde, hvad enten Indkomstskatten bevilges eller ikke, vil være klar og ikke kan misforstaaes.

Strup: Jeg kunde ikke Andet end begjere Ordet, den Gang jeg hørte den ærede Finansminister fremsføre sin Indvending imod Rigtigheden af den Beregning eller rettere af den Burdering af Jernbaneaktivet, som blev fremsat af det ærede kongevalgte Medlem her tæt ved Siden af mig (Fischer), en Indvending, som forekom mig at være i høj Grad uberettiget. Dersom jeg forstod den ærede Finansminister ret, var hans Mening den, at Burderingen af Jernbaneaktivet efter det ærede kongevalgte Medlems Beregning i og for sig vilde være rigtig, naar et saadant Jernbanearbejde stod isoleret, men at Sagen derimod, naar man, som den ærede Finansminister antog vilde blive Tilfældet, fortsatte med den Slags Anlæg eller den Slags Bygninger, fik en helt anden Karakter. Jeg maa tilfsaa, at det ikke er mig klart, hvorledes en saadan Række af Jernbanebygningssektioner kan opfattes anderledes, end hver enkelt Sektion for sig opfattes. Dersom det er rigtigt at beregne de enkelte Jernbaner til fuld Bygningsværdi, forudsat blot at Nutiden selv bærer Rentetabet, saa forekommer det mig tvertimod, at noisagtig det Samme maa være Tilfældet, om ogsaa dette første Stykke Jernbanebygning bliver efterfulgt af en 2, 3, 4 andre. Det er i det Mindste mig umuligt at forstaa, hvori Styrken af det nævnte Argument egentlig ligger. Men dertil kommer, at, naar den

ærede Finansminister vilde sammenligne disse Bygningsforetagender med andre Foretagender af almindelig Interesse som f. Ex. Veianlæg, der flere Gange ere blevne nævnte i Forbindelse med Jernbaneanlægene, hvorfor jeg ogsaa tør antage, at Finansministeren ved andre nyttige Foretagender muligvis tænkte paa saadanne, da maa jeg sige, at det forekommer mig, at denne Sammenligning, netop naar det gjælder om at beregne Foretagendet som et Aktiv, er fuldstændig urigtig. Det ene af denne Slags Anlæg forudsættes nemlig at kunne og skulle bære en Rente, medens den anden Slags udføres, uden at der tænkes paa, at der nogensinde skal komme en Indtægt ud deraf. Ved Veianlæg afholdes Udgifterne i fuld Forvisning om, at man aldrig vil se hverken Kapitalen igjen eller nogen Rente deraf, men at hele Bederlaget bliver Nyttens for Samsundet. Derimod har man ved Jernbaneanlæg et dobbelt Formaal for Die, nemlig dels Nyttens for Samsundet og dels Forrentningen af Kapitalen. Jeg tror altsaa ikke, at den Indvending, der fremkom fra den ærede Ministers Side imod det 8de kongevalgte Medlems Beregning af Jernbaneanlægene som et Aktiv, virkelig har nogen synderlig Styrke. Jeg ser meget mere Sagen gaaffe paa samme Maade som det nævnte ærede Medlem, og jeg vil blot føie til, at det forekom mig, at det ærede Medlem glemte et Moment i sin Berrisførelse. Han glemte, eller han undlod i det Mindste at paavise, at det Tilskud til et muligt Rentetab, som Nutiden maa finde sig i at udrede igjennem en Skattelov, faar den i alt Fald Bederlag for gjennem den indtrekte Nyttens af Banerne, gjennem den almindelige Nyttens, som Samsundet har af dem, og forsaavidt ogsaa Efterlægten maa betale Tilskud til Rentetabet, erstattes det den selvfølgerlig ogsaa ved, at ligeledes Efterlægten faar Nyttens af Jernbanerne i samme Forhold. Det er saaledes paa ingen Maade nogen Indvending til Svækkelse af den Beregning, som det ærede 8de kongevalgte Medlem opstillede, som jeg her har tilføiet, men tvertimod kun en Betragtning til yderligere Støtte for Rigtigheden af det ærede Medlems Beregning eller Paastand om, at Jernbanerne med fuld Ret kunne