

lagt i Statsbanerne, nu nærmere vil andrage 260 end 250 Millioner, mener Kommissionen, at en rigtig Opgørelse vil føre til, at denne Sum bør forringes med ca. 30 pCt., saa at man vil komme ned til omtrent 180 Millioner, som Statsbanernes virkelige Anlægskapital. Endvidere mener Kommissionen, at der, som det ogsaa har været den almindelige Mening i Folketinget, har paa § 27 i en lang Tid været opført Udgifter til et Beløb af mellem $1\frac{1}{2}$ og 2 Millioner, som rettelig burde have været opførte paa § 6, at man altsaa har belastet Kapitalkontoen, § 27, med omtrent halvanden Million Kroner aarlig, som med Rette burde være faldet det løbende Budget til Last. Naar disse to gennemgribende Reforme blive gennemførte, mene vi, at man var naaet til et forholdsvis korrekt Resultat. Dernæst fremkommer det Spørgsmaal: Skal man saa kræve fuld Forrentning af hele denne Kapital, 180 Mill. Kr.? Det er vistnok den almindelige Mening, at det skal besvares bekræftende. Jeg tilstaar, at jeg har maaske en underlig Særmening, en lille Smule afvigende Anskuelse paa dette Punkt. Jeg ræsonnerer som saa: I den første Halvdel af det 19de Aarhundrede, fra Slutningen af det 18de Aarhundrede, omtrent til 1860, har den danske Stat anvendt en meget stor Kapital, maaske nærmere ved 30 end ved 20 Mill. Kr. til Hovedvejanlæg. Til at begynde med krævede man Forrentning af denne Kapital gennem Bommene. Man saa efterhaanden, at dette var urigtigt, man lod Bommene falde bort med Undtagelse af dem i Kjøbenhavns umiddelbare Nærhed, og man har da sagt: Her er en Udgift, som Staten har paataget sig til det almene Bedste uden at burde kræve Forrentning deraf. Hvis vi nu vare blevne ved med Vejanlæg, hvis ikke Jernbanerne vare komne op, saa vilde man med den intensive Udvikling af Samfundsforholdene, som den sidste Halvdel af det 19de Aarhundrede betegner, være kommen til Vejanlæg i et meget stort Omfang, som neppe havde staaet tilbage for dem; man udførte i den første Halvdel af Aarhundredet. Jeg mener, at man med fuld Føje kan sige, at den Del af Statsbanernes Anlægskapital, der svarer til saadanne Vejanlæg, var a fonds perdu, var en saadan, af hvilken Staten ikke krævede Forrentning; dette er en Udgift, som er afholdt en Gang for alle til det almene Bedste. Omvendt mener jeg ganske vist, at man foruden en regelmæssig Forrentning af den egentlige Driftskapital, som bliver tilbage, altsaa en Forrentning

af Driften som saadan, burde kunne kræve en Sum henlagt til Amortisation. Sagen er jo nemlig den, at det Baneanlæg, som vi have i Dag, vil ikke vedblive at være godt i mange Aar; de Stationer, vi have anset for fyldestgørende, paa et vist Tidspunkt for udmærkede, og som vi troede ogsaa vare afpassede efter Fremtidens Behov, vise sig i forbavsende kort Tid at blive for smaa og uhensigtsmæssige; Jernbanespor, som vi have anset for tilstrækkelig svære for Trafikken, vise sig med den stadig stigende Hastighed af Togene og den stadig stigende Vægt af Lokomotiverne at være for svage; man kommer op til en Tonsvægt for Sporene, som langt overstiger, hvad vi tænkte os muligt her i Danmark. Niveauoverskæringer, som man tidligere har anset for tilladelige, blive i Løbet af kort Tid paa Grund af Bytrafikkens Udvikling ganske utaalelige, og man kræver, at Banerne skulle løftes ud af Niveau. Endelig, for at tage det mest aktuelle, kan der ikke være synderlig Tvivl om, at Spørgsmaalet om Indførelse af elektriske Fuldbaner vil komme i saa høj Grad frem som et aktuelt Spørgsmaal, som man ikke kan unddrage sig, vi maa være forberedte paa, at en stor Del af vore Baners nuværende Driftsmateriel, rullende Materiel og Spormateriel, vil blive ubrugeligt i Løbet af en Periode, som vi allesammen ville komme til at opleve. Jeg antager, at disse to sidste Sidebetragtninger, som jeg har tilladt mig at fremsætte, omtrent ville føre til Resultater, der opveje hinanden, saaledes at man vil komme til det samme Resultat som de, der toge mere groft og haardhændet paa det og sagde, fuld Forrentning af den virkelige Anlægskapital. Som sagt, vi kræve en rimelig Forrentning af den Kapital, der er nedlagt i Banerne, altsaa efter rigtig Opgørelse ca. 180 Mill. Kr. I det Øjeblik en Minister eller en Rigsdagsmand rejser dette Krav her i Danmark, saa bliver han imidlertid nødt til lige saa hurtig at tage det i sig igen. Det er meget godt teoretisk og idealt at rejse dette Krav, men det er aldeles umuligt at gennemføre dette Krav i dette Land. Man har selv fra deres Side, som mest have lagt Vægt paa en regnskabsmæssig korrekt Opstilling og en rimelig Forrentning af vore Statsbaner, stadig sagt: Ja, vi erkende samtidig, at saaledes som Forholdene ligge her i Danmark og i Betragtning af de andre Krav, som vi stille til vore Baner, kunne vi ikke opnaa en saadan fuld Forrentning deraf, som en Privatmand vilde kræve, og som