

## [Friis-Skotte.]

havde skaffet Banerne øget Trafik og saaledes virket fuldstændig efter sin Hensigt, eller efter at de ærede Medlemmer Hr. Dahlgaard og Hr. Pinholt hver paa sit Partis Vegne havde sluttet sig til Lovsangskoret, førstnævnte endda med en direkte Henvendelse til mig, gaaende ud paa, at nu kunde da selv Friis-Skotte ikke længere opretholde sin Opfattelse af, at disse Takster ikke havde virket heldigt, naar jeg ikke da tog Ordet, skyldes det, dels at mit Partis Ordfører, det ærede Medlem Hr. Hauge, klart og fyndigt har fastslaaet som vor Opfattelse, at det ikke var en forretningsmæssig, men en politisk Takstnedsættelse, der er sket, og at Resultatet ogsaa var maadeligt økonomisk set, dels at jeg gerne vilde vente og se, hvilken Tone den højtærede Trafikminister vil anslaa i dette samlede Kor. Nu har vi hørt det i Tirsdags; Trafikministeren synger med paa Omkvædet, som om han ikke mere var den fornuftige Jernbanedriftsleder; han tidligere plejede at være, og jeg finder derfor nu Anledning til at fremsætte nogle Bemærkninger. Men under Hensyn til, hvad der skete i Sommer, da Generaldirektøren for Statsbanerne under Tryk af Venstres Takstpolitik første Aars sørgelige Resultat offentligt tog Afstand fra det økonomiske Maal, der af Rigsdagen er sat for en Styrelse af Statsbanerne, uden at Trafikministeren den Gang, saa vidt jeg har set, udtalte sig derom og heller ikke senere her i denne Sal har fundet Anledning til at tage Afstand fra disse Udtalelser, medens den højtærede Finansminister i Sommer i Interviews tilnækkede Generaldirektøren sit Bifald, forstaaer jeg, at Forrentningsprincippet endnu ikke kan siges at være helt afklaret, til Trods for, at der staaer en enstemmig Rigsdagsbeslutning bagved det fra 1925; og jeg finder derfor Anledning til at fremsætte baade nogle almindelige og nogle specielle Bemærkninger.

Naar Spørgsmaalet om Statsbanernes Forrentning først er rejst saa sent, at jeg, som indvalgte i Folketinget i 1918, vel maa siges at være den første, der rejste det her i Tinget, skyldes det sikkert alene den Omstændighed, at Staten gennem mange Aar ikke har ført et ordentligt eller overskueligt Regnskab. Statsvirksomhedernes Regnskaber var Driftsregnskaber. De Overskud eller Underskud, der figurerede paa Finansloven, og hvormed der regnedes i Befolkningen, var kun Driftsoverskud eller Driftsunderskud, og om de aarlige Afskrivinger var passende, hvorledes Anlægskapitalen steg, hvilke Millionbeløb Statskassen maatte

udrede til Anlægskapitalens Forrentning, alt det fandtes intetsteds klart udtrykt og interesserede praktisk talt ingen hverken i Regering eller Rigsdag. Statens Regnskaber var i saa Henseende, ganske som Kommunernes var i mange Tider, indtil de begyndte at drive kommunale Virksomheder af forskellig Art, Sporveje, Gasværker, Elektricitetsværker og lignende, og da lærte, at der var noget, der hed Renter af Anlæg og Afskrivning paa Anlæg, noget, der hed moderne Regnskabsvæsen, som kunde sige en, hvad Virksomhedens Takster og Priser nødvendigvis maatte være, for at Virksomheden kunde løbe rundt og dens Økonomi hvile i sig selv. Ellers ser jeg nemlig ingen Grund til, at Danmark alene af alle Lande skulde have baseret sine Jernbanetakster, hele sin Takstpolitik paa, at Forrentningen af de Penge, der var anbragt i Banerne, ingen Rolle spillede, men at den maatte bæres gennem Befolkningens almindelige Skatteydelse. Ser man sig om i Europa eller i Amerika eller hvor som helst, hvor Jernbaner findes og drives, kan der neppe paavises et eneste Sted, hvor man ikke stiller den Fordring og baserer sin Takstpolitik paa, at Banerne som alle andre Virksomheder maa forrente deres Anlægsudgifter. I de Lande, hvor Jernbanerne drives af private Selskaber, som i Amerika, England, til Dels Frankrig, vilde jo noget andet ogsaa være ganske utænkeligt — ingen privat Kapital anbringes jo uden under den Forudsætning, at den i hvert Fald forrentes med laveste Kapitalrente —, men ogsaa overalt, hvor det er Staten, der driver Banerne, stilles Kravet om Forrentning. I Tyskland f. Eks., hvor man ikke, som det undertiden siges, efter Krigen har faaet Privatdrift, idet det tyske Jernbanevæsen vel drives af et Selskab, men med Staten som eneste Ejer af alle Aktierne, altsaa faktisk Statsdrift, i Tyskland har man endda maattet paalægge Banerne igennem Overskud udover Forrentningen at udrede en meget stor Del af den tyske Krigsgæld til Ententen, og for nylig har man set i Bladene, at dette Overskud til Udredning af Krigsgæld nu gennem en Takstforhøjelse tilsigtes forøget med 250 Mill. Mark aarlig. I Sverige, hvis Forhold ligger os nærmest, har Kravet om Forrentning i mange Aar været gennemført, idet Anlægsbevillingerne til de svenske Statsbaner ydes af Staten som Laan, der forrentes og amortiseres af Banerne. Alene her i Danmark har vi gennem de mange Aar indtaget den Særstilling, at det ikke forudsættes, at vore Statsbaner skulde betale Renter af de