

[Friis-Skotte.]

tiske Regering satte ind paa at gennemføre Forrentningsprincippet for Statens Trafikvirksomheder, herunder specielt Statsbanerne — thi for Post- og Telegrafvæsenet spiller selve Forrentningen jo ikke saa stor en Rolle, idet Anlægsudgifterne her er betydeligt mindre i Forhold til Omsætningen. Dette, at der ikke stilles bestemte Krav til en Virksomheds Økonomi — og det gør man ikke, naar man ikke kræver, at Virksomheden skal have det økonomiske Ansvar for, hvad der ofres paa Anlægene —, medfører ufravigeligt, at hele Økonomien efterhaanden flyder ud. Dette gælder i ganske særlig Grad en Virksomhed af saa almen Betydning som Statsbanerne, som fra Tidernes Morgen altid paa Rigsdagen er blevet mødt med lokale Krav om nye Baner, Anlægsudvidelser, Stationsombygninger, flere Tog, bedre Togforbindelser, bedre Materiel, lavere Takster o. s. v., en Virksomhed, som ganske vist har en formelt ansvarlig Generaldirektør, men hvis Budget og Takster i sine mange Detailler vedtages af den samme Rigsdag, hvis naturlige Krav altid gaar i udgiftsføgende Retning. For en saadan Virksomheds Økonomi maatte det selvsagt være af afgørende Betydning at have et fast Holdpunkt, et Krav om, at denne Virksomhed skulde bringes til at hvile i sig selv, at den ved sine Indtægter skulde bringes til at skaffe Forrentning af de Penge, der anvendes paa dens Anlæg; et Krav, anerkendt og fastslaaet af Rigsdagen, og som Styrelsen kunde henholde sig til i sine Dispositioner, og som vel at mærke ogsaa i Fremtiden kunde ventes respekteret fra Rigsdagens Side.

Statsbanernes hittidige System, hvor det økonomiske Ansvar ganske forflygtigedes, fordi Administrationen i Virkeligheden kun kunde have det formelle Ansvar, medens alle Vedtagelser i stort som i smaat blev truffet af Rigsdagen, den samme Rigsdag, som paa sin Side intet Ansvar kunde eller vilde tage, men som forbeholdt sig Kritik saavel af Budget og Takster som af den Administration, hvis Dispositionsfrihed blev begrænset af Rigsdagens Vedtagelser — dette System maatte nødvendigvis blive tungt, stift og uøkonomisk, og Dogmet om Statsdrift som dyr og daarlig har utvivlsomt herigennem haft sin særlige Næring i Statsbanernes Drift. Om man nu muligt fra borgerlig Side kan være interesseret i i Statsbanerne at bevare et saadant afskrækkende Eksempel til Advarsel imod, at flere Virksomheder overgaar til offentlig Drift, det tør jeg ikke paastaa. Men at Doktrinen om den dyre Statsdrift f. Eks.

skræmmede Rigsdagen fra noget saa naturligt som at lade det offentlige overtage Telefonselskaberne, da disses Koncession udløb omkring 1920, er jo en Kendsgerning. For os Socialdemokrater, som hidtil ikke havde haft noget Ansvar for de Former, under hvilke Staten drev sine Virksomheder, men som uvægerligt maatte blive delagtige i dette Ansvar, i samme Øjeblik vi dannede Regering, for os Socialdemokrater, som i de Kommuner, hvor vi havde faaet Styret, havde vist, at offentlig Drift kan være baade god og forsvarlig og mere økonomisk for Borgerne, for Skatteyderne, end de tidligere kendte private koncessionerede Virksomheder, Gasværker, Sporveje o. s. v., som Kommunerne efterhaanden havde overtaget — for os maatte det selvsagt være af største Vigtighed at faa Dogmet om den dyre og daarlige Statsdrift aflaget. Hertil var Forrentningskravets Anerkendelse med deraf følgende Respekt for Styrelsens økonomiske Ansvar og større Bevægelsesfrihed med Hensyn til Takster og Udgifter det eneste Middel, og Rigsdagen tiltraadte som bekendt enstemmig den socialdemokratiske Regerings Forslag i saa Henseende, bygget op paa en lige saa enstemmig Kommissionsbetænkning, hvor Rigsdag, Statsadministration, Amter og Kommuner, Købstad- og Landkommuner var repræsenteret. Samtidig blev Statsbanernes Takster frigivet af Rigsdagen paa den Maade, at man lod de hidtil gældende Takster være Maksimaltakster, op over hvilke Styrelsen ikke maatte bevæge sig uden Lovgivningsmagts Tilslutning. Man gav paa den anden Side Styrelsen frie Hænder til at operere med lavere Takster, til at fastsætte Undtagelsestakster, til at træffe Fragtaftaler, sidstnævnte ned til 33 pCt. for Godsbefordring og 50 pCt. for Personbefordring, dog saaledes, at en generel Nedsættelse af Taksterne krævede Finansudvalgenes Tilslutning. Kort sagt, Statsbanerne blev ved Ordningen af 1925 sat i Stand til hurtigt og let at indstille sig i Konkurrencen med de øvrige Befordringsmidler. Tillige blev Banernes Budget simplificeret, og det blev fastslaaet, at de i Anmærkningerne paa Finansloven givne Forklaringer til de enkelte Konti kun maatte opfattes som værende af orienterende Art og ikke bindende for Styrelsen med Hensyn til Beløbenes Anvendelse, hvorved den fornødne økonomiske Bevægelsesfrihed opnaaedes, navnlig paa Anlægs- og Vedligeholdelsesudgifter.

Men Forrentningspligten blev dog ikke saadan uden videre paalagt Banerne. Det undersøgtes først, om de hittidige aarlige