

[Friis-Skotte.]

Afskrivninger havde været passende, og det viste sig da, at der i Virkeligheden kun havde været afskrevet mindre end det halve af, hvad der maatte anses for rimeligt. Angaaende Afskrivningen udtaler Kommissionen — jeg tillader mig at citere et Øjeblik —: „Afskrivningerne bør have en saadan Størrelse, at man, saafremt der af de afskrevne Beløb blev dannet en Fornyelsesfond, opnaaede Dækning for den Forringelse i den oprindelige Anlægs- eller Anskaffelsesværdi, der dels skyldes Slid eller Materielforringelse, dels Forældelse eller Uegnethed til fortsat Anvendelse.“ Jeg ved, at man fra visse Sider har villet hævde Tvivl om saadanne Afskrivningers Nødvendighed ud fra den Opfattelse, at naar et Anlæg eller rullende Materiel stadig holdes godt ved lige og itugaaede eller udslidte Dele erstattes, kan Værdien stadig opretholdes uden Afskrivning. Men det er jo fuldstændig forkert. Selvfølgelig vil en god Vedligeholdelse influere paa Afskrivningens Størrelse, og en god Vedligeholdelse er forudsat af Kommissionen i dens Beregninger. Men hvad der navnlig spiller en Rolle, er Forældelsesmomentet, og paa det kan ingen Vedligeholdelse rette. De, der er gamle nok til at huske adskilligt tilbage, eller som vil kaste et Blik tilbage gennem de 75 Aar, Banerne har eksisteret, vil let overbevise sig om, hvor faa af de oprindelige Stationsanlæg der endnu er i Brug, og hvor mange der er fornyet eller flyttet. Det gælder særlig Anlægene i Byerne, hvor de ogsaa er de dyreste. Undertiden er de som her i København flyttet hele to Gange. De vil se, hvilke Udvidelser der overalt er kommet til, hvorledes man de fleste Steder i det mindste een Gang har skiftet fra lettere til sværere Underlag paa Banelegemet, hvorledes Materiellet har maattet ændres og moderniseres, og De vil erkende, at uden Afskrivning vilde Anlægskapitalen have repræsenteret maaske dobbelt saa mange Anlæg, som der nu er i Brug. At de nye Afskrivningsregler ikke er overdrevne, viser for øvrigt den Opførelse, som Kommissionen fastsatte over, hvilken Varighed man kunde regne de forskellige Slags Anlæg til. Varigheden af selve Arealerne ansatte man som ubegrænset. Varigheden af Banelegemerne satte

man til 400 Aar, af Overbygningerne 100 Aar, af Veje og Indhegninger til 67 Aar, af Bygninger og udvendige Stationsanlæg til 50 Aar, af Havneanlæg og Kystsikring til 100 Aar, af Telegrafsikringsanlæg til 25 Aar, af rullende Materiel til 40 Aar, af Færger, Skibe, Baade til 25 Aar, af Inventar til 33 Aar.

Man havde hidtil regnet med en Afskrivning paa gennemsnitlig 1 pCt. af den til enhver Tid bogførte Anlægsværdi. Denne Afskrivning blev efter den Beregning, jeg her har nævnt, fastsat til fremtidig $2\frac{1}{2}$ pCt., men da Afskrivningerne hidtil havde været for smaa, maatte heraf følge, at der maatte foretages en til den manglende Afskrivning svarende Nedsættelse af Anlægskapitalen, for at den ikke skulde blive sat for højt. Men i øvrigt spillede ogsaa andre Forhold ind. Jeg forklarer det vist lettest ved at vise, hvorledes man gik frem ved Beregningen af den Kapital, Banerne skulde forrente. Banernes Anlægskapital var ved Udgangen af 1923 bogført til 538,7 Millioner. Denne store bogførte Værdi kunde ikke godt bruges som Udgangspunkt. Man foretrak i Kommissionen at tage sit Udgangspunkt i 1901—02, hvor Statsbanernes Værdi efter nøje Gennemgang var fastsat til 180 Mill. Kr. Man tillagde da for hvert Aar ny tilkommende Baner og fradrog i hvert Aar i Afskrivning, hvad der vilde have svaret til den nye Afskrivningsprocent. Da man saa kom til Krigsaarene med de dyre Anlæg, nedskrev man disse Anlæg efter en Prisindeks, svarende til, hvad Anlægsudgifterne havde været i Aaret 1923—24, det forudgaaende Aar for Kommissionens Arbejde, og man kom herved til en reduceret bogført Anlægsværdi af 409 Mill. Kr. Dog maatte man ogsaa herfra foretage endnu en Afskrivning, idet de sønderjydske Baner var tilføjet efter den af Versailles-Traktaten fastsatte Pris, hvilket utvivlsomt var for høj en Værdi. Man sammenlignede derfor disse Baners Værdi med Værdien af tilsvarende enkeltsporede nordjydske Baner, byggede før Krigen, og reducerede herved Værdien med ca. 18 Mill. Kr. til 391,4 Mill. Kr. Men heller ikke denne Kapital ansaa man det for rigtigt at kræve forrentet. Fra den maatte først drages Værdien af alle de Baner, som efter de Forhold, hvorunder de er anlagt, og efter deres Trafik ikke giver Mulighed