

[Friis-Skotte.]

for en Forrentning af deres Anlægsværdi; Grænsen herfor satte man i Virkeligheden ret højt, svarende til en Trafik af 100 000 Vognakselkilometer pr. Banekilometer, hvad der vil sige svarende til Trafikken paa de sydfynske Privatbaner, altsaa til de trafikalt bedst stillede danske Privatbaner.

Listen over de Banestrækninger, af hvilke man ingen Forrentning kræver, ser i øvrigt saaledes ud: For Fyn Strækningen Tommerup—Assens, i Jylland Strækningen Silkeborg—Laurberg, Struer—Thisted, altsaa hele Strækningen Vest opover, endvidere Strækningerne Bramminge—Funder, Holstebro—Herning, Aarhus—Grenaa, Skive—Nykøbing (Mors), Skern—Videbæk, Viborg—Aalestrup, Viborg—Herning, Randers—Ryomgaard, Hobro—Løgstør, paa Sjælland Sorø—Vedde og Ringsted—Hillerød. Som man ser, er det i Virkeligheden ikke ubetydelige Dele af vort Jernbanenet, som her holdes ganske udenfor Forrentning. De repræsenterede den Gang en Anlægsværdi af 42,9 Mill. Kr., og den Kapital, der herefter skulde forrentes, reduceredes herved til 348,5 Mill. Kr., altsaa til 190 Mill. Kr. mindre end den bogførte Værdi i 1923—24. Hertil kom der saa den Driftskapital paa ca. 25 Mill. Kr., som Banerne til Stadighed maa regne at have af Statens Midler for at kunne holde Virksomheden i Gang. For den saaledes forrentbare Kapital opførtes i Finansministerens Regnskab 5 pCt. Rente svarende til almindelig Laanerente.

Hvis man vil spørge mig, om man ikke, nu da Prisindeksen er faldet ikke saa lidt siden Opgørelsen i 1924, ved en fornyet lignende Beregning, men paa Grundlag af Aaret 1927's Prisindeks kunde komme til et betydeligt mindre Beløb at forrente, maa jeg svare: Jo, det vilde man sikkert kunne, man vilde rimeligvis kunne komme til et Beløb, der ligger maaske op imod 100 Mill. Kr. lavere end det Beløb af 405 Mill. Kr., hvortil den forrentbare Del af Statsbanernes Anlægskapital er vokset siden 1924. Men efter hvad der siden er sket, og hvad jeg om lidt skal komme til, med Hensyn til Forrentningsprincippets Opgivelse fra den nuværende Regerings Side, har Spørgsmaalet om Anlægskapitalens Størrelse jo for Tiden kun teoretisk Interesse.

Den før nævnte Rente af 5 pCt. indførtes i Statsbanernes Regnskab sammen med de forhøjede Afskrivninger, og den forvandlede for Aaret 1925—26 Budgettet fra at give et Driftsoverskud paa 1 à 2 Mill. Kr. til at give et Underskud, altsaa et Tilskud af Statskassen, paa ca. 29 Mill. Kr. Naar

det blev gjort paa denne Maade, var det med velberaad Hu fra alle Sider. Det skete ifølge Forslag fra Regnskabskommissionen, men det blev fuldt ud tiltraadt af Administrationskommissionen. Dette store Underskud, som gav det sande Billede af, hvorledes Banerne stod i det, naar de skulde klare deres Forpligtelser, havde den Opgave at virke beskyttende for Banernes fremtidige Økonomi overfor Krav fra Rigsdagen af udgiftsforøgende Art og Krav om Takstnedsættelser, som Banernes Økonomi ikke kunde taale. De 5 pCt., man opførte som Forrentning, betød altsaa ikke, saaledes som den højtærede Finansminister syntes at mene, at man ikke vilde anse et Par Procent for en god Forretning for Tiden. De 5 pCt. angiver, hvor meget der virkelig mangler i fuld Forrentning, og at det er Hensigten at arbejde sig frem til at opnaa denne fulde Forrentning.

Strengt taget, eller maaske rettere teoretisk set, burde samtidig med, at Forrentningskravet stilledes og dette store Underskud konstateredes, en Takstforhøjelse have fundet Sted. Vore Takster var gennem Aarene fastsat uden Hensyn til Forrentning, og en Sammenligning med vore Førkrigstakster var derfor ugørlig, og en Sammenligning mellem vore og andre Landes Jernbanetakster, Englands, Tysklands, Sveriges, viste, at vore Persontakster overalt laa lavere og de fleste af vore Godstakster ligeledes; gennemsnitlig laa de absolut lavere end i de andre Lande. En saadan Takstforhøjelse var imidlertid politisk ikke mulig og maaske praktisk heller ikke gørlig af Konkurrencehensyn, og tilmed var det paa det Tidspunkt, at Valutastigningen satte ind. Regeringens Politik var da med det konstaterede Underskud som Udgangspunkt og henholdende os til den nys af Rigsdagen enstemmig givne Tilslutning til, at dette Underskud skulde arbejdes bort, at lade det gennem Valutastigningen forventede Prisfald af Lønninger og Udgifter af enhver Art efterhaanden bringe Underskuddet ned og indtil da kun at bruge Takstnedsættelser paa saadanne Steder og paa en saadan Maade, at den gamle Trafik kunde holdes og en ny erhverves.

Alt var imidlertid ikke ordnet med Forrentningskravets Indførelse og Taksternes relative Frigivelse fra Lovgivningsmagts Indflydelse. Tilbage stod der at placere Statsbanerne paa rimelig Maade i den voksende Konkurrence, særlig fra Bilernes Side. Skibsfartens Konkurrence har Banerne jo altid haft i de senere Aar, forstærket ved Fragtmandsvirksomheden pr.