

[Friis-Skotte.]
der hidtil i denne Sal har kritiseret Statsbanernes urimelig store Anlægsudgifter, og det har vel snart de fleste Folketingsmænd gjort, kan da vist ikke ønske sig en saadan Tilstand tilbage.

Thi hvad vil det sige, naar man kun regner med Driften og ikke med Anlægsrenterne? Et Par Eksempler er nok til at vise det. Naar en privat Virksomhed overvejer at modernisere sin Drift, anskaffe nye arbejdsbesparende Maskiner eller Anlæg, saa regner den selvfølgelig med, hvad den dermed sparer i Driften; men den maa veje dette op mod, hvad de nye Anlæg koster i Forrentning, og herudfra maa Virksomheden træffe sin Bestemmelse. For Banerne vilde saadanne Overvejelser være betydeligt lettere, naar de kun behøvede at regne med de færre Udgifter, som de nye arbejdsbesparende Anlæg giver, thi Anlægget betales af Staten og Renterne af Skatteyderne. Eller tag f. Eks. Lille Bælts Broen. Den menes at ville spare Banerne i Drift ved Færgernes Nedlæggelse 2,4 Mill. Kr. aarlig. Anlægsværdien ansloges i sin Tid uden Færdselsbro til ca. 38 Mill. Kr. Ja, hvad var behageligere for Banerne end at tage denne Besparelse paa Driften uden at skulle bekymre sig om Forrentningen af Broen! Jeg tror dog ikke, at noget økonomisk ansvarligt Medlem af den danske Rigsdag vilde gaa ind paa saadanne Forhold eller turde sove roligt med Forvisningen om, at nu laa Banernes Økonomi i godt og sikkert Leje.

Hvis man til Slut vilde stille mig det Spørgsmaal: Ja, men kan da Banerne overhovedet bringes til at forrente sig? saa vil jeg svare, at under de nuværende Forhold, hvor den tilsyneladende Enstemighed i 1925 om Banernes forretningsmæssige Ledelse er afløst af et Frafald herfra eller i bedste Fald en Mangel paa Forstaaelse af, hvad forretningsmæssig Ledelse vil sige, og hvor Takstniveauet er bragt ned under, hvad der overhovedet efter Erfaringer fra andre Lande kan arbejdes med, og hvor vi skulde langt, langt op over Krigstidens Eventyrtrafik for paa det nuværende Takstniveau at faa Balance tilvejebragt, maa jeg besvare dette Spørgsmaal med et absolut Nej. Under ændrede

Forhold, hvor man atter vil samle sig om den Opgave, man stillede sig i 1925, hvor man kunde enes om indenfor Lovens nuværende Maksimalgrænse at lade Taksterne strækkes saa vidt, som Forholdene og en sund Konkurrence fra de andre Trafikmidler tillod — se f. Eks., som jeg sagde i Begyndelsen af min Tale, hvorledes de tyske Baner i Øjeblikket er i Færd med ved en Takstomlægning at bringe sit Driftsoverskud til Betaling af Krigsgælden $\frac{1}{4}$ Milliard op —, mener jeg nu som i 1925, at det vilde være muligt i Løbet af en rimelig Aarrække at faa Banerne til at forrente de Anlæg, som skyldes Banernes eget Tarv, saaledes som man i Administrationskommissionen i 1925 har forsøgt i grove Træk at fastslaa, hvad Banerne rimeligt bør forrente, eller som man maaske senere ved en Revision vilde mene at kunne ændre disse Tal til under Hensyn til de siden da ændrede Pristorhold.

Formanden: Da der endnu er 18 Medlemmer, der skal have Ordet i dette Møde, maa jeg meget henstille til de paa-gældende, at de begrænser deres Taler saa stærkt, som det er muligt, saa vi kan tilendebringe Forhandlingerne indenfor en rimelig Tid. Det ærede Medlem Hr. Knud Kristensen har Ordet.

Knud Kristensen: Det, der giver mig Anledning til at tage Ordet under denne Finanslovdebate, er den Kritik, der dels her i Salen, dels udenfor er blevet rettet imod Over-Skyldraadets Virksomhed. Det er ikke ret lang Tid, jeg har haft den Ære at være Medlem af Over-Skyldraadet, og det kan maaske derfor siges, at jeg ikke har nogen stor Erfaring med Hensyn til Over-Skyldraadets Fremgangsmaader og Principper, men jeg tror dog, at jeg i den Tid, jeg har været Medlem af Raadet, har faaet noget Kendskab til, efter hvilke Grundsynspunkter det foretager sit Arbejde. Men det er en Selvfølge, at naar jeg skal udtale mig herom, har jeg intet Mandat til at udtale mig paa andres end paa mine egne Vegne, og det er altsaa ogsaa det, jeg gør her.

Jeg vil begynde med at henvende nogle Bemærkninger til det ærede Med-