

Som Bevis for, hvorledes Offentligheden ved Statens Overtagelse af det sjællandske Jernbaneselskabs Banestrækninger var indstillet paa, at Driften af disse Banestrækninger fremtidig i økonomisk Henseende vilde stille sig daarligere end hidtil, skal man fremføre følgende Udtalelse af daværende Finansminister Estrup: „For mig har det i og for sig ikke noget ængstende, om Udbyttet af de sjællandske Baner under Statsdrift skulde blive noget mindre end hidtil under Selskabets Drift, idet jeg holder mig fuldstændig overbevist om, at Befolkningen vil faa fuldt Vederlag for, hvad Statskassen derved taber, ja vil faa langt mere i indirekte Udbytte, end det Statskassen taber“.

Det anføres paa Pjecens Side 5, at Statsbanerne i det halve Aarhundrede siden Overtagelsen af de sjællandske Jernbaner er blevet stadig ringere saavel regnskabsmæssigt som driftsmæssigt. I alt Fald med Hensyn til den sidste Paastand maa man antage, at Forfatteren staar ret alene, da det vistnok er den almindelige Mening, at Statsbanerne i denne Henseende har tjent det danske Publikum paa en fuldt ud forsvarlig Maade ved Udvidelse af bestaaende Anlæg samt ved at skaffe Befordringsmuligheder i et saadant Omfang, som vistnok kun faa Baner har gjort.

Paa Pjecens Side 6 udtales det, at det aarlige Underskud af Statsbanedriften udgør op imod Halvdelen af Statsindkomstskattens Beløb og næsten hele Formueskattens Beløb, og at det vilde være af overordentlig Betydning for Erhvervslevet, hvis Statsbanedriften ikke gav dette Underskud. Forfatteren synes her at glemme, at saa at sige alle Statens Borgere allerede har haft en ikke ubetydelig Lettelse gennem en Befordring, der ikke har dækket sine fulde Udgifter, og at den ene Statsborger, Trafikanten, saaledes har faaet en Understøttelse af en anden Statsborger, Skatteborgeren. Man skal endvidere gøre opmærksom paa, at i det „Underskud“, hvormed Forfatteren regner, er indbefattet fuld Forrentning (5 pCt. p. a.) af Anlægskapitalen, samt at Forfatteren ikke synes at have Øje for, at Statsbanerne ved Betjening af Banestrækninger i lidet frugtbare og tyndt befolkede Egne gennem Aarene har bidraget til disse Egenes Opvækst og derved tjent det danske Samfund, men ganske afgjort ikke til Fordel for Statsbanernes Driftsøkonomi.

ad Afsnittet om det tyske Rigsbaneselskab.

I Tabellen øverst paa Pjecens Side 10 har Forfatteren angivet, hvor stor Forrentningen af det tyske Rigsbaneselskabs Anlægskapital efter hans Beregning har været i Driftsaarene 1925—29.

I Henhold til den af Rigsbaneselskabet udgivne officielle Statistik har Selskabets Anlægskapital i de anførte Aar imidlertid udgjort:

1925 =	24 712	Mill. Rm.
1926 =	25 101	— —
1927 =	25 438	— —
1928 =	25 739	— —
1929 =	25 922	— —
1925—1929 =	25 382	— —

Som Følge af, at Forfatteren opererer med urigtige Tal for Anlægskapitalens Størrelse, bliver hans Oplysning om, at Forrentningsprocenten i Femaaret 1925—29 har udgjort 5,9 pCt., urigtig. Gennemsnitsprocenten udgjorde rigtig udregnet knap 3,3 pCt. i Gennemsnit for hvert af Aarene, nemlig:

i 1925 =	2,8	pCt.
i 1926 =	3,4	—
i 1927 =	3,5	—
i 1928 =	3,4	—
i 1929 =	3,3	—

For saa vidt det tyske Rigsbaneselskab paa samme Maade som de danske Statsbaner skulde have forrentet deres Anlægskapital med 5 pCt., vilde det i hvert af de forannævnte Aar herefter have haft følgende regnskabsmæssige Underskud:

1925 =	542	Mill. Rm.
1926 =	395	— —
1927 =	392	— —
1928 =	422	— —
1929 =	436	— —