

Det andet af de ovennævnte Hensyn, nemlig Statsbanernes Ansvar for Kapitalforbrug, er derimod stadig gyldigt. Eksempelvis skal nævnes, at Lillebæltsbroens Ibrugtagen regnes at nedbringe Statsbanernes Driftsudgifter med ca. 2,4 Mill. Kr. Kræver man da ikke Anlægssummen, der for selve Jernbanebroen med Tilslutninger blev anslaaet til 24,9 Mill. Kr., forrentet, vil Resultatet blive ganske misvisende og kunne friste til uforsvarligt Kapitalforbrug paa andre Omraader.

Dette Hensyn kan dog ikke paaberaabes for en Forrentning af hele den i Fortiden paa Banerne anvendte Kapital. Denne har aldrig været forrentet i det Omfang, dette har været krævet siden 1925. Selv i Tiden før og under Verdenskrigen, da Banerne havde et faktisk Trafikmonopol til Lands, vilde Lovgivningsmagten ikke anvende en saadan Takstpolitik, at Forrentning med $4\frac{1}{2}$ à 5 pCt. kunde opnaas. Særlig gælder dette Krigsaarene, hvor Transporternes Mængde og de økonomiske Forhold havde tilladt Indtjening af betydelige Summer.

Med den nuværende Trafikudvikling ses der ingen Mulighed for, at en Forrentning af hele Fortidens Anlæg kan naas. Selv om man gav sig til at revidere den i 1924 foretagne Sondring mellem rentable og urentable Baner, der var meget summarisk, vilde der ikke ad den Vej kunne opnaas et antageligt Resultat. Stykgodsudvalgets Betænkning viser, at man skal op paa en større Trafik end paaregnet i 1924, for at Balance endsige Forrentning kan paaregnes, og det maa i denne Forbindelse fremhæves, at selv Baner med nogen Transittrafik vil være underskudsgivende, hvis de ikke giver en rimelig Mængde lokalt Gods, idet Transitten blot unddrages andre Baner, der meget vel vilde kunne besørge den.

Forholdet er i Virkeligheden det, at Landevejstrafikkens Udvikling har borttaget Muligheden for Forrentning af største Delen af de gamle Kapitalanlæg i Banerne, og Staten har da ligesom en privat Forretning næppe anden Udvej end i Forhold til Statsbanerne at foretage en ekstraordinær Afskrivning.

I denne Forbindelse skal anføres, at det offentlige ikke bogfører og forrenter de meget betydelige Værdier, som vore Landeveje repræsenterer, og at Staten kun ganske undtagelsesvis opnaar Rente af de betydelige Kapitaler, som den har indskudt i Privatbanerne.

Ved en Afskrivning af en væsentlig Del af Fortidens Anlæg vil der opnaas den væsentlige Fordel, at Forrentningen, der nu af overordentlig store Kredse baade inden for og uden for Banerne opfattes som en Utopi, forandres til et Maal, som — under Forudsætning af nogenlunde gunstige Vilkaar for Banerne — maa anses for at ligge inden for det opnaaeliges Rækkevidde, og som derved i højere Grad bliver en Realitet i Administrationens Overvejelser.

Naar man da skal drage en Grænse mellem Fortidens og Nutidens Anlæg, bliver det naturligt at vælge Tidspunktet 1. April 1925 som Skillemærke. Fra dette Tidspunkt har Forrentningskravet været stillet til Statsbanernes Administration, og man maa derfor gaa ud fra, at Banerne med enkelte Undtagelser, der nærmere omtales i det følgende, kun har foretaget Nyanlæg i det Omfang, som man ansaa dem for rentable. I Overensstemmelse hermed foreslaar man af den fra Tiden før 1. April 1925 stammende Anlægs kapital overført til Forrentning paa § 16 alt, hvad der overstiger 100 Mill. Kr.

Statsbanernes Anlægsregnskaber for de seneste 8 Aar (1. April 1925—31. Marts 1933) udviser følgende Indtægter henholdsvis Udgifter:

Indtægt.

1. Salg af Arealer m. m.	4 302 762	Kr.
2. Salg og Overførelse af Driftsmateriel m. m.	730 335	—
3. Salg eller Overførelse af det ved Anlæggene indvundne Materiale..	6 052 706	—
4. Tilskud fra Kommuner m. fl.	8 615 530	—
5. Afdrag paa Boliglaan	3 203	—
6. Afskrivning	78 926 856	—
7. Københavns Kommunes Restskyld for Banegaardsarealer	8 000 025	—
8. Ekstraordinær Afskrivning	1 856 459	—
9. Statens Tilskud til Anlæggene	85 700 496	—
	I alt... 194 188 372	Kr.