

Tilskud til Driften, finde angivet, hvilke Beløb der endnu resterer i, at Banerne til enhver Tid giver fuld Forrentning. Statsbanernes Anlægskapital var ved Udgangen af 1923—24 538,7 Mill. Kr. Denne Kapital var utvivlsomt ansat for højt, dels fordi Afskrivningerne gennem en Række Aar har været for smaa, og dels fordi en meget stor Del af Anlægget er kommet til under Krigen og til Krigspriser. Private Virksomheder har gennem Krigsindtægter ekstraordinært kunnet nedskrive dyre Krigsanlæg, men det har Statsbanerne ikke kunnet gøre. Idet man har taget som Udgangspunkt Værdi 1901—02, den Gang Statsbanernes Værdi efter en nøje Gennemgang fastsattes til 180 Mill. Kr., og Aar efter Aar har tillagt de Anlægsudgifter, der har været, og fradraget Afskrivningerne efter de nye Regler samt for de egentlige Krigsaars Vedkommende har reduceret Anlægsudgifterne til den for 1923—24 gældende Prisindex for saadanne Arbejder, kommer man til det Resultat, at Banernes Anlægsværdi ved Udgangen af 1923—24 bør sættes til 409 Mill. Kr. Dog maa endnu en Nedskrivning finde Sted, idet de sønderjydske Baner nemlig ikke er overtaget efter nogen Vurdering. De er overtaget efter en Overenskomst, sluttet i Paris ved Fredsslutningen, og den Pris, hvortil disse Baner indgaar i dette Beløb af 409 Mill. Kr., nemlig ca. 36 Mill. Kr., er meget for høj. Hvis man sammenligner disse Baners Værdi med Værdien af en tilsvarende enkeltsporet nordjysk Bane, saa viser det sig, at disse 36 Mill. Kr. skal nedskrives med godt Halvdelen, og man kommer da til en Kapitalværdi for Statsbanerne paa 391,4 Mill. Kr. Men heller ikke denne Kapital har man anset det for rigtigt at kræve forrentet med 5 pCt. ud fra de af mig før nævnte Betragtninger, at man bør holde visse Baner, der er anlagt ud fra andre Hensyn, end at de skal kunne betale sig, udenfor Forrentningskravet, i hvert Fald foreløbig. Da man ikke for Tiden har Regnskab over de enkelte Banestrækningers Rentabilitet, har man i Kommissionen som en foreløbig Vurdering anvendt Antallet af Vognakselkilometer pr. Banekilometer som et Udtryk for Banestrækningens forrentningsmæssige Værdi, og man har saa sat 100 000 Vognakselkilometer pr. Banekilometer som Grænse for Banestrækninger, af hvilke Forrentning ikke paaregnes. Herved har man udskilt et Antal Banestrækninger til en Anlægsværdi af 42,9 Mill. Kr., som ikke foreløbig

kan ansættes som forrentbare. Det er selvfølgelig en Skønssag at bruge Trafikmaalestokken „Vognakselkilometer pr. Banekilometer“ som Værdi for om en Bane kan forrente sig, men det er alligevel ikke helt hen i Vejret, idet man har brugt tilsvarende Tal fra det meget vel drevne sydfynske Jernbaneselskab som sammenlignende Maalestok, og det er Hensigten senere at foretage en virkelig Driftsvurdering af de enkelte Banestrækninger. Resultatet af disse Beregninger og af disse Betragtninger bliver da, at af Kapitalværdien: 391,4 Mill. Kr. fradrages de 42,9 Mill. Kr. som for Tiden ikke forrentbare, og til Forrentning med 5 pCt. hensættes 348,5 Mill. Kr. Naar Tallene paa det nu foreliggende Finanslovforslag er blevet ikke saa lidt større end de her nævnte, skyldes dette kun, at man har maattet lægge den formentlige Kapitalforøgelse i 1924—25 til Kapitalværdien og saa tillægge den Driftskapital af ca. 25—30 Mill. Kr., som Statsbanerne arbejder med for at faa den Kapital, der i Øjeblikket skal være forrentbar.

Jeg kommer herefter til det fjerde Hovedpunkt i Kommissionens Forslag vedrørende Statsbanerne, det, der omhandles i det her foreliggende Forslag til en ændret Styrelseslov. Kommissionen anser ikke en Omorganisation af Statsbanerne for nødvendig eller paakraevet, for at Ledelsen kan virke efter de Principper, som tilsigtes bragt til Anvendelse. Den nuværende Styrelseslov har kun virket i 8 Aar og har til Dels virket under Krigsperiodens Foreteelser, og hvis enkelte Organer under disse Forhold har vokset sig større, end Forholdene i Almindelighed vilde berettige til, ligger der heri ikke noget Bevis for, at Styrelsesformen i sine Grundtræk skulde være forkert, og for øvrigt er det altid forbundet med en vis Risiko at gaa over til nye Former. Selve Hovedlinierne i den nuværende Styrelsesform: en Generaldirektør, og Fordelingen af Driftsledelsen mellem Distrikter, som under sig forener de forskellige Tjenestegrene: Trafiktjenesten, Banetjenesten og Maskintjenesten, har Kommissionen fundet rigtige, og man har da ud fra dette Synspunkt gennemgaaet hele den nuværende Styrelseslov og særlig haft sin Opmærksomhed henvendt paa, om der i den fandtes Detailbestemmelser, som i for høj Grad bandt Styrelsen og derfor burde undgaaes. Nogen detailleret Gennemgang af de Institutioner, der er skabt paa Grundlag af Dyrtidslovene, har man ikke foretaget. Det vilde dels have taget mere Tid, end Kom-