

Alle bør bruge:

„Rita“ Sæbespaaner.
„Skrubbifon“ „R. A.“
„Tjaldur“ Sæben.
„OKKARA“ Toiletsæber.

De bedste. De færreste. De drøjest.

Galvaniseraðar takplátur

keypast bilgast frá **Poul Hansens** Heilsulu, Tórshavn.
Telefon 65. Telegramadressa VERITAS.

Jernbaner og Landeveje.

Af Knud Kort.

Det mest iøjnefaldende Afsnit af Indtægtsiden paa det danske Statsregnskab er utvivlsomt det, der hedder »Udbytte af Statsvirksomheder«; der staar nemlig — foran de fleste af Tallene. Og blandt disse Minus'er hæveder Statsbanerne sig som en flot Nr. 4 med et Underskud paa omkring 25 Mill. Kr. aarlig.

Tilsvarende er D. S. B.s Underskud blevet horribelt stort i de allerseneste Aar; men dette skyldes for en stor Del rent regnskabsmæssige Ændringer. Disse Ændringer har imidlertid bidraget til at lægge Banernes Økonomi klarere frem for Publikum, og de er derfor af mere end rent formel Betydning.

Finansielt set har Statsbanerne aldrig været noget straalende Foretagende; men for i Tiden figurerede der dog paa Regnskabet et beskedent Overskud. Dog, regnede man Tallene efter, blev man snart klar over, at Banerne aldeles ikke gav sædvanlig Rente af de Penge, der var bragt i Foretagendet, endstige noget virkeligt Overskud; Udbyttet svarede i Almindelighed til 2—3 pCt. af Kapitalen, og da Kapitalen sædvanlig var fremskaffet ved Optagelse af ny Statslaan til 4—5 pCt. Rente, stod man altsaa i Realiteten overfor et tilsløret Underskud.

Tallene blev yderligere tilsløret derved, at Afskrivningerne vistnok var for smaa, saaledes at de ikke svarede til Materiellets virkelige Værdiforringelse.

Den socialdemokratiske Regering tilvebragte Klarhed i disse Henseender ved at indføre nogle Regler for en passende Afskrivning samt en Bestemmelse om, at Banerne paa Udgiftssiden i deres

Regnskab skulde bogføre et Beløb svarende til 5 pCt. Rente af de anbragte Kapitaler. Man fingerer altsaa nu, at D. S. B. er et selvstændigt økonomisk Foretagende, der har laant sin Kapital af Statskassen; og paa denne Maade faar man altsaa klart frem, hvad Jernbandedriften koster Borgerne — eller med andre Ord: hvor stort et Beløb, der maa dækkes ved Statens Skatteindtægt.

Statsbanernes Indtægter opgjordes i Finansåret 1925—26 til 133 Mill. Kr., Udgifterne til 167 Mill., saaledes at Underskudet var 29 Mill. Kr. Men af Udgifterne var de 20 Mill. Kr. Renter og 9 Mill. Kr. Afskrivninger. Med andre Ord: Indtægterne dækker de daglige Driftsudgifter, derimod hverken Renter eller Afskrivninger; finansielt set er Banerne altsaa daarligere kørende end før Krigen, da de i hvert Fald fik dækket Tabene ved Materiellets Værdiforringelse (Afskrivninger) gennem de løbende Indtægter.

For økonomiske Virksomheder gælder det som en Hovedlov, at Indtægterne i Længden maa dække baade de løbende Udgifter, Forrentning af Kapitalen og Afskrivninger paa Materiellet; et Aktieselskab kan maaske Aar efter Aar undlade at forrente sin Aktiekapital og dog bestaa som levende økonomisk Organisme; men er det end ikke i Stand til at indtjene saa meget, som Afskrivningerne berørte, er det dømt til en langsom Død. Kun hvor Filantropien eller den offentlige Forsorg griber ind, kan denne økonomiske Hovedlov brydes Aar efter Aar; gennem kortere Perioder kan altfor sangvinne Bankdirektorer fremkalde det samme Resultat og holde urentable

Foretagender paa Benene paa Trods af alt — men i det lange Løb fører denne Politik blot til en saa meget brattere Afslutning paa Eksperimentet.

Staten og Kommunen kan derimod ikke i den Grad som private Foretagender være bundet til at følge Rentabilitetsprincippet; det er f. Eks. ikke økonomiske Vurderinger af Indtægter og Udgifter, der faar Staten til at sørge for de Gamle eller Invaliderne; de Penge, der gives ud paa denne Maade kommer ingensinde igen.

Noget anderledes maa man vurdere de store offentlige Udgifter til Skolevæsen og andre Uddannelsesformer; for de offentlige Kasser er de dertil anvendte Summer tilsvarende ren Udgift, som aldeles ikke afbalanceres af nogen Indtægt. Hvis vi ser rent bogholdermæssigt paa Undervisningsvæsenet, finder vi, at det i høj Grad støder an mod Rentabilitetsprincippet, men for det danske Samfund som Helhed maa man alligevel antage, at disse Udgifter svarer Regning i den Forstand, at de forøger Befolkningens produktive Kraft; det vilde selvfølgelig være ønskeligt at opføre, om dette virkelig er Tilfældet; dette lader sig nu engang ikke gøre, men det er dog ikke urimeligt at antage det.

Det samme Synspunkt, som anlægges paa Undervisningsvæsenet, anlægges sædvanlig paa et andet vigtigt Omraade af den offentlige Virksomhed, nemlig Vejvæsenet, til Trods for at dette Væsen har en langt mere udpræget økonomisk Karakter end Undervisningen. Endnu har ingen fundet paa at forlange, at Vejnettet skal forrente sig, og dog er ingen i Tvivl om, at et godt anlæg og vel vedligeholdt Vejnet svarer Regning; ja, man maa endogaa erkende, at et saadant er en elementær Forudsætning for Erhvervslivets Trivsel; de 50—60 Mill. Kr. det Offentlige (det vil sige Amtene og Kommunerne) aarlig anvender til Vej- og Kloakvæsen o. l. er vel anvendte Penge, selv om de regnskabsmæssigt set er Udgift alt sammen.

Vejvesenet hører nemlig til den Slags økonomiske Foretagender, som ikke afkaster nogen direkte Indtægt, simpelthen fordi det ikke koster noget at benytte Vejene; Vejene henligger til gratis Benyttelse for enhver, og der tages ikke smaaligt Hensyn til, om den ene benytter dem mere end den anden. De fornødne Penge tages ind i Skat; ved Paalægningen af denne Skat søgte man oprindeligt at fordele Byrden under Hensyn til den Nytte, de forskellige Befolkningsgrupper havde af Vejene; Udgifterne til Bivejene skulde udredes af de forskellige Kommuners Bøvere alt efter disses Hartkorn, medens Udgifterne til de egentlige

Landeveje skulde udredes af Amtets hele Befolkning, ligeledes fordelt efter Hartkornet. Altsaa en Fordeling efter store Linjer.

En ligefrem Betaling for den Nytte, den enkelte Vejfarende havde af Vejene, fandt vel Sted, de saakaldte Bompenge, men dette System er forlængst afskaffet.

Burde man da ikke betragte og behandle Jernbanerne paa samme Maade som Landevejene, altsaa som et almindeligt Trafikmiddel, hvortil Udgifterne tilvebragtes ved Skat efter et eller andet stort Nytteprincip, men hvis Benyttelse iøvrigt er gratis for alle? Det er dog en Kendsgerning, at Jernbanetrafikken i et moderne Kulturland er af mindst lige saa vital Betydning som Trafikken paa Vejene, saaledes at en rent forretningsmæssig Opfattelse af Jernbanerne ikke er paa sin Plads.

Imidlertid vilde en saadan Idé! Ordning medføre en saa enorm Forøgelse af Skattetrykket (mindst 150 Mill. Kr. aarlig, at man umuligt kan tænke paa at praktisere den. Alligevel har andre Hensyn end de rent forretningsmæssige i høj Grad paavirket Jernbanetrafikken her i Landet, baade med Hensyn til Taksternes Ansettelse og med Hensyn til Anlæggelse af nye Linjer — med det Resultat, at det finansielle Udbytte af Virksomheden er blevet magert.

Mange Jernbanelinjer er som bekendt udelukkende blevet til af Hensyn til de paagældende lokale Interesser, til Trods for at de øjensynlig maatte give Underskud. Disse urentable Linjer tynger i høj Grad Budgettet som Helhed; men man har anset det for saa vigtigt, at Jernbanenettet naaede ud til selv de fjerneste Afkroge, at man har set bort fra Rentabiliteten.

I nogle Tilfælde er Næringslivet senere blomstret i den Grad op omkring Jernbanelinjen, at Trafikken er kommet til at bære sig; men i mange Tilfælde er det ikke sket, og i den nyeste Tid er som bekendt Udviklingen til dels gaaet den modsatte Vej; idet Trafikken paa adskillige Linjer er sygnet hen som Følge af Bilernes Konkurrence.

Iøvrigt kan man til Forklaring af D. S. B.s Underskud som Helhed sige følgende: Anlægget af Jernbaner her i Landet maa være ret billigt i Sammenligning med mange andre Lande, især saadanne som Schweiz og Norge, hvor Tunnelarbejde o. l. sluger enorme Summer. Men til Gengæld maa Driften blive dyr, fordi Landet er lille og dertil et Ørige; Strekningerne bliver derved meget korte, hvorved Togtjenesten, Rangering og andet Stationsarbejde nødvendigvis maa blive mere omstændelig og kostbar end i et Land som Tyskland, hvor Togene kan køre lange Strekninger, før de man vende om. Hertil

kommer, at Færgetrafikken er en yderst kostbar Fornøjelse for Banedriften i Danmark, jfr. en Afhandling af Professor Warming i Nationaløkonomisk Tidsskrift 1925 om »Rationelle Banetarifer«.

Forholdet er utvivlsomt det, at hvis et Banesystem som det danske skal betjene Publikum for en nogenlunde billig Penge og paa en nogenlunde fyldestgørende Maade, kan det faktisk talt umuligt give Overskud. Derimod kan de tyske Jernbaner næsten ikke undgaa at give et betydeligt Overskud; de tyske Baner lukrerer jo blandt andet af, at Tyskland er Landet i Midten; det er landfast med en Række Stater, hvormed det har en betydelig Vareomsætning (Danmarks udenrigske Vareomsætning foregaar som bekendt hovedsagelig søvejs); desuden er Tyskland Genvejsgangsland for en uhyre Transit.

I Betragtning af det her fremførte vilde det være et ganske urimeligt Krav at stille til D. S. B., at de skulde give fuld Forrentning af de investerede Kapitaler. Foreløbig burde man vel stille efter, at Driftsindtægterne dækkede Afskrivningerne, saaledes at Banerne i hvert Fald ikke kunde siges at spise deres Kapital op.

Dette vilde forsaavidt allerede nu være virkeliggjort, dersom ikke den nuværende Regering havde foretaget visse Nedsættelser af Godstaksterner, hvilke Nedsættelser tydeligvis havde Karakter af at være en — tvungen — Gave fra Tjenestemændene til Bønderne, idet Lønmedskæringen var Forudsætningen for Takstnedsættelsen. Men naar denne Nedsættelse, der i mange Tilfælde maatte klemme Tjenestemændene haardt, nu var gennemført, skulde det synes mere rimeligt, om de sparede Udgifter var anvendt til en Forbedring af Banernes Økonomi, altsaa til Dækning af Afskrivningerne.

D. S. B.s Underskud maa utvivlsomt i det lange Løb ansætte de ansvarlige Instanser til at spejde efter Midler til at formindske det med. Et saadant Middel kan maaske blandt andet findes paa det Punkt, hvorfra nu en stor Part af Banernes Malheur stammer, nemlig i Biltrafikken.

Knud Kort.

Vort Telefonnummer

or

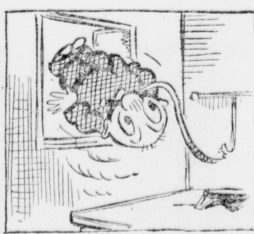
143.

Givet af
socialdemokratisk folkeorg.
Bladstjerner: M. S. Viðstein.
Prentsmidja
»Føroya Social-Demokratis, Tórshavn.

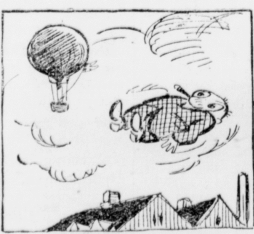
ET DRAMAS LYKKELIGE ENDE



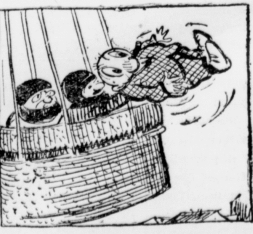
Frk. Olsen, den skønne, men grumme, havde slaaet op med vor lille Ven, der stod alene tilbage med Taarer i Øjne og Fortvivlelse i Sindet.



Det var Søndag, og ikke en Gang en Revolver kunde han købe sig, saa gjorde han, hvad han mente var rigtigt, — nemlig pillede sin Gasslange i Munden.



Ud gennem det aabne Kækkenvindue søjlede han stille og bedøvet og hævede sig over Husets væg med Vinden saame Vej,



som Fribanonen Dannebrog, der nepot var steget op fra Tivoli, — og Dramaet fik saaledes en lykkelig Ende — vor lille Ven blev reddet endnu en Gang.