

lægskapitalen; det tror jeg, vi kommer til at vente noget med.

Det var den Bemærkning, jeg gerne vilde fremsætte, men for øvrigt forstaar jeg ikke — og det gælder navnlig det ærede 8de Medlem for 2den Kreds —, hvorledes det kan udtales, at der fra min eller fra mit Partis Side er forlangt Forrentning af Anlægskapitalen.

**Ministeren for offentlige Arbejder** (*Hassing Jørgensen*): Det ærede 10de landstingsvalgte Medlem (Jørgen Berthelsen) foretog en Sammenligning mellem de private Baner og Statsbanerne, som jeg ikke tror, man kan godkende, for saa vidt som det ærede Medlem gjorde sig til Talsmand for den Anskuelse, at de Medlemmer af Samfundet, som bor i Nærheden af en Privatbane, skulde have særligt Krav paa, at de Medlemmer af Samfundet, som ikke bor i Nærheden af en Privatbane, men bor i Nærheden af en Statsbane, derfor skulde betale højere Takst end den, Statsbanerne nu opkræver. Det ærede Medlems Sammenligning mellem de private Baner og Statsbanerne lider i høj Grad af den Mangel, at der er en meget stor Forskel paa Banernes hele Karakter og deres hele Opgave. Jeg vil dog tro, at de, som bor ved Aalborg—Fjerritslev-Banen, har ikke saa ganske liden Interesse i Statsbanerne, hvorledes de drives, og hvilke Takster de holder; og at en Takstforhøjelse paa Statsbanerne ogsaa vil ramme Beboerne ved Aalborg—Fjerritslev-Banen, kan der ikke være nogen som helst Tvivl om. De private Baner udfører et ganske begrænset Hverv og udfører det vistnok i Hovedsagen godt og tilfredsstillende, men de kan i saa Henseende slet ikke sammenlignes med Statsbanerne, hvis Hverv er landsomfattende. Jeg gør en Undtagelse for de fynske Baner, hvis Karakter i høj Grad nærmer sig Statsbaner, og som vel rettelig burde blive Statsbaner, naar Lejlighed dertil gives.

Det ærede Medlem sammenholdt den Stilling, jeg har indtaget til Privatbanernes Ledelse, med den Stilling, jeg nu indtager til Spørgsmaalet om Statsbanernes Takster, og fremhævede, at jeg har fulgt Privatbanebestyrelsernes Indstilling helt igennem og godkendt Takstforhøjelser af ret betydeligt Omfang. Jeg synes nu, at det ærede Medlem, naar han er af den Mening, at disse Takstforhøjelser er til Landets Gavn og i øvrigt nødvendige, maatte være tilfreds med, at jeg ikke har modsat mig dem, men har fulgt Privatbanebestyrelsernes Indstillinger, men jeg synes ikke, det ærede

Medlem kan forlange, at jeg ogsaa skulde anvende de Synspunkter, som jeg saaledes har tolereret for Privatbanernes Vedkommende, paa Statsbanerne, naar jeg ikke deler dem. Men i øvrigt er jo Forskellen mellem det ærede Medlems og mine Anskuelser paa dette Punkt meget stor, og jeg skal ikke gøre noget yderligere Forsøg paa at komme til Forstaaelse med det ærede Medlem derom; jeg anser det ikke for muligt, for Uoverensstemmelsen er meget dybtgaaende. Forholdet er ogsaa det, at det ikke er en Uoverensstemmelse mellem det ærede Medlem og mig personlig, men en Uoverensstemmelse mellem det Parti, det ærede Medlem tilhører, og det, jeg tilhører, og den kan neppe udjævnes. Jeg tror dog ikke, at det ærede Medlems Parti vilde følge det ærede Medlem i hans Fordring om, at Statsbanerne under disse Forhold skulde kunne betale deres Drift. En saa stor Forhøjelse, som dertil vilde være fornøden, tvivler jeg meget om, at det ærede Medlems Parti vilde gaa med til, og det har da heller ikke stillet noget som helst Forslag derom.

Jeg skal ganske kort rekapitulere det Synspunkt, som er raadende for Regeringen i dette Spørgsmaal. Det er dette, at Statsbanerne normalt skal betale sig, ganske saaledes som det ærede Medlem ræsonnerede, ogsaa helst give en passende lille Rente af den Kapital, som er anbragt deri. Man bør ikke forlange fuld Rente eller høj Rente, fordi Statsbanerne opfylder saa mange Formaal, for hvilke de ikke faar forretningsmæssig Godtgørelse, fordi de driver Banestrækninger, som i Regelen eller ofte anlægges, uden at der er Mulighed for forretningsmæssigt Udbytte. Men nu er der indtraadt en Situation, under hvilken forskellige af Statsbanernes Driftsmidler midlertidig vil være fordyrede med ganske enorme Beløb. Dette gælder først og fremmest Brændselmaterialet, saaledes Kul, som tidligere kostede 18 Kr. pr. Ton, men lejlighedsvis har været oppe i en Pris af 180 Kr. pr. Ton, og som nu gennemsnitlig ikke er i saa forfærdelig meget lavere Pris. Overfor Udgifter af den Beskaffenhed, som udelukkende skyldes Krigens Indvirkning paa Prisniveauet, har Regeringen ikke villet anlægge det sædvanlige Synspunkt, at Driften skulde bære sig, Regeringen har fastholdt, at disse Udgifter maatte betragtes som en Krigsbyrde, som Staten maatte bære, ligesom den under Krigen bærer saa mange andre Byrder af økonomisk Art. Og hvorledes skulde den kunne bære dem paa anden Maade end ved at lade disse Udgifter afholde