

[Willesen.]

de gennemgaaende Linier fremdeles kunne hævde sig, og maaske der ogsaa kan være noget at tilbageerobre af den tabte eller delvis tabte Lokaltrafik, men jeg er tilbøjelig til at tro — og jeg venter i Grunden, at mange i deres stille Sind, om ikke just aabenlyst, vil give mig Ret —, at kun en privat forretningsmæssig Ledelse vil eje den Bøjelighed, som kan tilpasse sig efter Lokaldriftens ændrede Vilkaar og vise sig konkurrenceedygtig overfor Biltrafikken.

Jeg nævnte før, at man undertiden hører fremsat Planer om, at man ved en Lovgivning skulde tvinge Biltrafikken ind i et vist Samarbejde med Banerne. Jeg vil allerede her gerne pege paa, at f. Eks. de tyske Rigsbaner, der nu drives af et privat ledet Aktieselskab, gennem private Overenskomster med de forskellige Rutebillinier har faaet etableret et frugtbart Samarbejde, og en privat Statsbaneledelse herhjemme kunde maaske opnaa noget lignende. Naar det kommer saa vidt, som jeg ved Eksempel paa, at Stationsforstanderne tager med Rutebil i Stedet for med Jernbane, synes det mig at være et tydeligt Vidnesbyrd om Rutebilernes Sejr over Banerne i Lokaltrafikken. I min Forelæggelsestale henviste jeg til, at man andetsteds, i Tyskland og Belgien, havde forsøgt at lade Statsbanedriften overgaa til en mere privat Drift. Det var, som det antagelig vil være de ærede Medlemmer bekendt, Dawes-Kommissionen, der i 1924 tvang den tyske Stat til at afhænde de tyske Rigsbaner til et saadant Rigsbaneselskab, ganske simpelt fordi Reparationskommissionen mente, at under privat Drift vilde de kunne afkaste mere end under tysk Statsledelse. Da Reparationskommissionen jo havde den store Erstatningsinteresse i at faa saa meget som muligt ogsaa ud af de tyske Statsvirksomheder, fremtvang den denne Omordning, der ogsaa har vist sig at give adskilligt bedre Udbytte, end Tilfældet var under den tidligere Ordning. F. Eks. viser den nylig udkomne Aarsberetning for de tyske Rigsbaner for 1927, at disse har haft et Overskud paa 900 Mill. Mk., idet deres Indtægt har været 4 540 Mill. Mk. og deres Udgift 3 680 Mill. Mk., og saa har de tyske Rigsbaner dog haft en meget stor Byrde at bære, idet de foruden at skulle forrente med en fast Rente en Obligationsserie til et Beløb af 11 Milliarder Mark, hvilke Renter skulde gaa til Reparationsbetaling, skulde udrede en Trafikskat af deres Bruttoudbytte, der ligeledes skulde anvendes til Reparationsbetaling. De har altsaa allige-

vel kunnet arbejde sig op i 1927 til Trods for, at det foregaaende Aar, Driftsaaret 1926, paa Grund af den engelske Kulminestrejke gav de tyske Jernbaner særlig megen Kulfragt, bl. a. til Danmark.

Man har indvendt overfor den Tanke at lade de danske Statsbaner under en eller anden Form overgaa til Privatdrift, at man derved vilde kunne komme ud i det, man har kaldt „amerikanske Tilstande“ paa Jernbanevæsenets Omraade, men en saadan Indvending vil kun holde Stik under Forudsætning af, at man ogsaa giver Jernbanerne, hvad jeg vil kalde amerikanske Begunstigelser og amerikanske Betingelser, men i det Forslag, vi har forelagt, hvori vi, som jeg pointerede i min Forelæggelsestale, kun rejser Princippet, fordi vi anser det for nødvendigt, at Administrationen udarbejder Detaillerne, er det netop forudsat, at der skulde gives en Koncession, og at denne Koncession skulde indeholde Garanti mod Monopoludbytning af enhver Art.

Noget, der har bidraget til at give de amerikanske Baner deres uhyggelige Magt, er jo dette, at man har belønnet de amerikanske Jernbaneselskaber med Jordtilliggender i vidt Omfang, naar de vilde gøre Samfundet den Tjeneste — saaledes saa man forbavsende nok ofte paa det — at lægge Jernbaner gennem forholdsvis mennesketomme Egne. Derved gav man i Virkeligheden Selskaberne Hals- og Haandsret over de senere tilkommende Nybyggere; naar Selskaberne først een Gang havde Jorden, slap de den ikke. Naar saa hertil kom — hvad vel ikke kan nægtes —, at disse Selskaber gennem den store Magt, de havde erhvervet sig, og de store Indtægter, de havde faaet Monopol paa, tillige ofte havde en Bagdørsindflydelse paa Steder, hvor de ikke burde have det, vil det formentlig være klart, at det er disse Forhold, der har skabt Tilstande som dem, der klagedes over.

Men saadanne Forhold eksisterer lykkeligvis ikke herhjemme, og jeg tvivler ogsaa paa, at de amerikanske Baneselskaber under Forudsætninger, som jeg skal komme ind paa om et Øjeblik, vilde have været i Stand til at opnaa et saadant Herredømme.

Dersom man rejser det Spørgsmaal, hvorledes man i grove Træk kunde tænke sig en Organisationsform, hvorunder Statsbanedriften kunde ledes paa privat Vis, saa vil jeg for det første pege paa, at den Gang de tyske Rigsbaner overgik til Rigsbaneselskabet, blev den Kapital, som Staten havde staaende i dem, betraget som den samlede Aktiekapital, saaledes at Halvdelen af Aktierne forblev hos Staten, hvorved