

[Willesen.]

den altsaa blev i Stand til at sikre sig en betydelig Indflydelse. Den danske Stat vilde være i Stand til at sikre sig en langt større Indflydelse, fordi naturligvis Reparationskommissionen forbeholdt sig Hovedindflydelsen i Tyskland, idet det var som Reparationsaktiv, man først og fremmest ønskede Rigsbanerne privat ledet i Forvisning om, at Banerne derved kunde give adskilligt mere og drives adskilligt billigere. Om man nu gik den samme Vej her, lod en betydelig Del af den Kapital, Staten har indestaaende i Banerne, forblive paa Statens Hænder som Aktier, medens man lod en anden betydelig Del udbyde og saa for øvrigt gav Ledelsen frie Hænder til at udvide og indskrænke, eventuelt likvidere lokale Linier, som man ikke længere fandt tidssvarende — efter at der naturligvis var givet den lokale Befolkning eller andre private interesserede Mulighed for at fortsætte Driften —, og hvis der saa samtidig foretoges en nødvendig Nedskrivning af den Kapital, som var sat i Banerne, og som alligevel for en Del kan betragtes som tabt, da det Underskud, Banerne udviser, faktisk er Vidnesbyrd om, at der er bundet større Kapital i Banerne, end de formaar at forrente — ja saa vilde jeg tro, at det vilde være muligt at administrere ogsaa de danske Baner med et bedre Resultat, selv under de nuværende Forhold, end de hidtil har kunnet opvise.

Staten vilde desuden ikke alene kunne have Indseende med Banedriften, som Storaktionær, ogsaa som Koncessionsgiver vilde den være i Stand til at øve Kontrol og Indflydelse. Paa den anden Side maatte Koncessionen naturligvis gives paa et saadant Aaremaal, at der virkelig var Tid for de paagældende til at prøve Driftens Rentabilitet. For at sikre sig mod Monopoludbytning af Publikum turde bl. a. en Monopolafgift efter en saakaldt progressiv Skala være at anbefale. I Aarene før Krigen paatænkte man i Tyskland at danne et Statsmonopol for Salg af Petroleum og overgive dette Monopols Udøvelse til et privat Selskab. Saa vidt mig bekendt blev det ikke til noget, men man lavede den Gang en Afgiftsskala for Monopolafgiften paa dette Selskab, hvorefter visse Procenter af Indtægterne var afgiftsfri, men for hver Procent, som Indtægten yderligere steg, skulde en stigende Del tilfalde Staten, og naar Procenten havde naaet en vis Højde, tilfaldt den aldeles overvejende Del Staten, $\frac{9}{10}$ eller deromkring. Gennem en saadan progressiv Stigning af Monopolafgiften vilde man paa

den ene Side stadig kunne fastholde Ledelsens Interesse i den bedst mulige Drift og det størst mulige Udbytte og paa den anden Side ogsaa sætte et Punkt, hvor denne Interesse faktisk holdt op, saaledes at der derved skabtes en vis Sikkerhed for, at Udbytning ikke fandt Sted. Jeg betonedede for øvrigt ogsaa i min Forelæggelsestale, at den stærke Konkurrence, som Bilerne allerede er i Stand til at udøve, skulde nok blive udstrakt til videre Felter, dersom et privat Jernbaneselskab prøvede paa at drive sine Takster for højt i Vejret.

Det er, som sagt, i grove Træk, at jeg har prøvet at skitsere en Ordning. Desværre har det ikke været mig muligt, til Trods for gentagne Henvendelser, at fremskaffe Materiale fra et andet Land, der, som udtalt, ogsaa er gaaet over til en saadan privat Drift, nemlig Belgien. Men det forekommer mig, at Eksemplet fra Tyskland er tilstrækkeligt opmuntrende til, at det i hvert Fald giver os Grund til alvorligt at overveje, om her ikke er en farbar Vej.

Ministeren for offentlige Arbejder (*Stensballe*): At gaa den Vej, som de ærede Forslagsstillere har anvist gennem dette Forslag, vilde for det første betyde et fuldstændigt Brud med hele den historiske Udvikling af vort Jernbanevæsen her i Landet. Den Udvikling, som vort Jernbanevæsen har fulgt, har netop været omtrent den modsatte af, hvad her foreslaas, idet Staten efterhaanden har erhvervet for sig Driften af de mere betydelige Linier. Den har ogsaa bygget og drevet de Jernbanelinier, som i særlig Grad skulde virke til Fremme af Opdyrkning i de Egne, de gaar igennem. Man har alene overladt til privat Drift de Lokalbaner, som findes i de gode Egne. Staten har med andre Ord brugt de Banelinier, som kunde give Overskud, til Dækning af Underskuddet paa Opdyrkningsbanerne. Resultatet har været, at vi i Forhold til andre Lande gennemgaaende har haft billige Takster, og endda har vi haft gode Resultater for Opdyrkningsbanerne; vi ser jo, hvilket Opsving og hvilken Udvikling disse Egne, navnlig i Jylland, har faaet, efter at Banerne er blevet bygget.

Nu er vi kommet saa vidt, at der neppe vil blive Tale om at bygge flere Baner, i hvert Fald bliver det kun nogle ganske enkelte; men samtidig er der blevet paaført Banerne en betydelig Konkurrence, som de ikke har haft tidligere. Trods billige Driftsformer og trods en saa stor Simpli-