

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Ændring i Driften af de tyske Baner, egentlig var Betalingen af Krigsskadeserstatningen. De tyske Rigsbaner er ikke undergivet Privatdrift, saaledes som det ærede Medlem udtalte; de tyske Baner er udskilt som en særlig Formuemasse, som tilhører Riget, og som administreres for sig selv. Hvis det skal kaldes et Aktieselskab, er det, i hvert Fald saa vidt mig bekendt, Staten, der ejer alle Aktierne, og det er Statsfolk, der driver Banerne under Myndighedernes Kontrol. Men i øvrigt kan man slet ikke sammenligne Forholdene i Tyskland med vore, thi den store Massetransport, der finder Sted i Tyskland fra Gruber og lignende, vil jo altid komme Banerne til gode, dèr har Automobileerne slet ikke kunnet gøre sig gældende. Og hvad Beparelser angaar, er man naaet betydeligt længere her end i Tyskland. Den Reduktion af Personalet, der i 1927 har kunnet finde Sted i Tyskland, har ikke været mere end op mod 1 pCt., medens vi her i Landet er kommet 6—7 pCt. ned ved en Simplifikation af Driftsforholdene i det hele taget. Baade her i Landet og i Tyskland arbejdes der for at skaffe større Indtægter. Baade vore Statsbaners Ledelse og de tyske Baners Ledelse erkender, at man maa arbejde for en Fremskyndelse af Godsbefordringen og en smidigere Tarifpolitik og i det hele taget for en hurtigere og hyppigere Befordring af de rejsende.

Hvad Belgien angaar, er der i Virkeligheden dannet et privat Selskab, som har overtaget Driften af de belgiske Baner, men det har slet ikke kunnet overtage dem til den Værdi, som Banerne stod den belgiske Stat i. Paa det Tidspunkt, da Overtagelsen fandt Sted, den 1. September 1926, var de belgiske Baners Anlægskapital 3 640 Mill. Guldfrancs, hvilket svarer til 25,5 Milliarder belgiske Francs, men Kapitalen blev nedskrevet til 11 Milliarder belgiske Francs, det var altsaa en Nedskrivning til noget under det halve. I den Lov, der da blev vedtaget, bemyndigedes Regeringen til at danne et Aktieselskab til Overtagelse af de belgiske Statsbaners Aktiver for et Tidsrum af 75 Aar. De 10 Milliarder blev udbudt i Aktier, der blev dannet et Administrationsraad, hvori Kongen — det vil vel sige Regeringen ligesom her — udnævnte

de 18 af de 21, og Staten garanterede en vis Rente af disse Aktier, saa det er jo ikke i den Forstand privat Kapital — man kan kalde det Laan til billig Rente eller Hjælp udefra til Finansieringen, eller hvad man nu vil. Det er ordnet saaledes, at der skal udbetales 5 pCt. Tantième til Direktion og Personale, af, hvad der kommer ind i Overskud udover et vist fastsat Beløb, og Resten skal helt og holdent gaa til Aktionærerne, der altsaa har Mulighed for at faa et ret stort Udbytte. De Afskrivninger, som er krævet, er betydelig mindre end dem, vi f. Eks. kræver her i Landet. Saa Forholdene er i det hele meget lempelige, og det virker nærmest som en Frigørelse for Rigsdagens Indflydelse paa Driften, idet det er Regeringen, der har den afgørende Indflydelse. Jeg tror nu ikke, at der her i Landet vil være større Chancer for at faa Aktier afsat, selv med en meget stærkt nedskreven Aktiekapital. Jeg tror heller ikke, det er muligt at faa Banerne bortforpagtet, saaledes at det blev en for Staten særlig god økonomisk Foranstaltning. Statsbanerne har vist, at de med Hensyn til Personale og Udgifter fuldt ud kan staa Maal med det, de belgiske Baner har præsteret under privat Drift; Reduktionerne af Personalet her og i Belgien svarer omtrent procentvis til hinanden. Det er givet, at Statsbanerne arbejder videre med Simplifikationer for Øje, men mindst lige saa vigtigt som at bringe Udgifterne ned er det at søge mere Trafik knyttet til Banerne, og det er der gjort og gøres der fremdeles et Arbejde for. Jeg nævnte før, at man med Hensyn til Personbefordringen maatte søge at faa hyppigere og hurtigere Befordring. For Godstrafikkens Vedkommende blev der, som jeg nævnte ved Finanslovsforslaget første Behandling, i Efteraaret udsendt to Trafikinspektører og 18 Assistentter for at undersøge Muligheden af at vinde Godstrafikken tilbage i større Omfang end hidtil. De foreløbige Resultater af det Arbejde, disse 20 Mænd har præsteret, og de Forslag, som jeg har set, vidner for mig om, at man kan vente sig ikke saa ganske lidt af Oparbejdelsen af Statsbanernes Godstrafik ogsaa med Hensyn til at tage Automobileerne i Banernes Tjeneste baade til Afhentning og Udbringning af Gods, men jeg tror, som jeg sagde før, ikke paa Muligheden af noget Salg eller Bortforpagtning af