

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 15 Medlemmer til et Udvalg angaaende Forslag til Lov om Krigsforsikring af Lystfartøjer.

Valgt blev: *J. Chr. Jensen, Dahl, Fr. Dalgaard, H. P. Hansen (Sorø A.), Jensen (Horsebæk), Retoft, Anton Simonsen, Kristian Nygaard, Valdemar Sørensen, Christiani, Vanggaard, Julin, Westermann, Aksel Møller og Prieme.*

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Eventuelt: Første Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Loven om Statsbanernes Takster m. m.

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 4903; Fremsættelsen findes i Tidenden Sp. 4628).

Formanden: Denne Sag kan i indeværende Møde kun behandles med Tingets Samtykke. Hvis ikke Indsigelse fremkommer, vil jeg betragte Samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Holger Larsen: Hvis den højtærede Minister for offentlige Arbejder har tænkt at kunne overraske Rigsdagen med dette Forslag, har han taget fejl. Det har vel for de fleste af os ligget i Luften, at det maatte komme; vi har vel endogsaa ventet det for nogen Tid tilbage. Hvis man ser bort fra Enkelthederne, som jeg ikke skal komme meget ind paa, og vil samle Helhedsindtrykket af dette Forslag i en Nøddeskal, kan man gøre det med ganske faa Ord: Riget fattes Penge, og disse Penge skal skaffes! De kan skaffes ad to Veje, enten gennem en Skatteforhøjelse eller, som Forslaget her gør, ved en Takstforhøjelse.

Der var jo en Tid i Danmark; hvor hvert Menneske, eller jeg maa maaske hellere sige hver Folketingsmand, kunde faa sig en lille privat Bane gennem sin Egn. Om Banen kunde betale sig eller ikke, brød man sig egentlig ikke om, men Banen betød Kulturfremskridt for den paagældende Egn,

og hvem vilde ikke være med til at bære Kulturen frem? Derfor vedtog man Bane-strækningerne uden Tanke paa, om de kunde betale sig i Fremtiden. Den Tid er imidlertid forbi. Landevejens Renæssance, Bilernes Fart gennem Landet har skabt en Ændring, og nu er det ikke Jernbanerne alene, der har Monopol paa at bære Kulturen ud; nu befordres Kulturen ogsaa ud i Landets yderste Egne med Rutebiler; ja, man kunde maaske endda for at være helt moderne sige, at selv Vandrefuglene bærer Kulturen frem.

Paa et vist Tidspunkt har man været inde paa at ville bøde paa Fortidens Synder ved at skabe en Forrentning for Banerne. Man var dog klar over, at skulde en Forrentning finde Sted, maatte man nedskrive Anlægs kapitalen betydeligt, og i 1925—26 stillede Administrationskommissionen et Forslag om at overføre ca. Halvdelen af Anlægs kapitalen til Forrentning under Ministeriet for offentlige Arbejder, saaledes at denne Halvdel ikke forrentedes af Statsbanerne. Anlægs værdien var den 1. April 1939 552 222 000 Kr., og Ministeriet for offentlige Arbejder forrenter heraf 246 659 000 Kr. Tilbage bliver der for Statsbanerne at forrente 327 Mill. Kr. eller et Forrentningsbeløb af ca. 15½ Mill. Kr. aarlig. Jeg kan straks sige, at denne Forrentning kan Statsbanerne ikke og har de længe ikke kunnet præstere. Paa Forslaget til indeværende Aars Finanslov er opført godt 25 Mill. Kr. i Tilskud til Driften, og det er et Beløb, som, naar Finansloven en Dag bliver færdig, vil være steget betydeligt. Det vil sige, at den almindelige Skatteyder, der under saakaldt normale Forhold lever her i Landet uden at benytte Banerne, er med til at dække et aarligt Driftsunderskud paa 14—15 Mill. Kr. foruden Forrentning af den ene Halvdel af Anlægs kapitalen. Dette er sket gennem en Aarrække og kunde vel forsvares i en almindelig god Tid, en Opgangstid, hvor alle Mennesker maaske er tilbøjelige til at rejse med Banerne, og i alle Tilfælde en Tid, hvor Samfundet havde Raad til at dække Underskuddet, det er navnlig det, som jeg lægger Vægt paa.

Krigen og den 9. April har ændret det økonomiske Billede. Alene Brændselsanskaffelsen har siden Krigen Begyndelse bevirket en Stigning af Driftsudgifterne