

paa et Par eller højst 3 pCt. vilde være en passende Standard at gaa ud fra, men ellers er jeg villig til at stille de strengeste Krav til Rentabiliteten i Retning af Driftledelsens Dygtighed og Organisation og en gennemført teknisk Forbedring paa alle Omraader.

Jeg kan dog ikke udtale mig om disse Spørgsmaal, der synes at have megen Betydning — i Pressen ser man dem jævnlig omtalt — uden at pege paa § 5, der omhandler Jernbaneskylden. Hvis vi i en nær Fremtid kunde blive enige om en helt anderledes rationel Udnyttelse af det økonomiske Hjælpemiddel, som et moderne Samfund raader over i denne fuldt retfærdige Statsafgift, vilde vi spare os mange Bekymringer om Rentabiliteten. Thi selve Anlægget og Driften af en Jernbane skaber for en Egn saa store Grundværdier, uden at den enkelte Grundbesidder har haft Andel i Skabelsen deraf, at man ved at lade Staten tilegne sig en mere passende Del af disse samfunds- og forholdsskabte Værdier kunde drive Jernbanerne uden nævneværdigt Statstilskud og med meget lave Takster. Og paa dette Omraade glæder det mig at mødes med det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen), idet han i Gaar udtalte Ønsket om, at vi maatte komme til en Reform af den gældende Lov om Jernbaneskyld. Ogsaa jeg vil henstille til den højtærede Minister at overveje, om ikke Tiden er inde til i Forening med disse store Lovforslag at søge at faa gennemført en Ændring til det bedre af denne ret uheldige Lov.

Til § 6 om Tilvejebringelse af Anlægskapitalen ved Udstedelse af Statsbaneobligationer skal jeg sige et Par anbefalende Ord. Man kan med Rette indvende imod denne Plan, at det er en maskeret Statsgæld, her skabes, men da Pengene til sidst skal tages af Borgernes Lommer og af Finanshovedkassen, skader det ikke i Realiteten, og formelt har det sin Fordel, at Statsbanernes Styrelse efterhaanden bliver tvunget til at regne med Statsbaneobligationer som en Post, der kræver paa Renter og Afdrag. Og jeg kan tænke mig, at disse Obligationers Tilstedeværelse paa Statsbaneregnskabet kunde paa sin Betydning overfor Rigsdagens ærede Medlemmer i Henseende til at opuntre dem til at kræve højere Rentabilitet af Banerne ved Hjælp af et betydeligt større Tilskud af samfundsskabte Værdier. Hvorvidt det vil være rigtigst, som den højtærede Minister har foreslaaet det, at de „Kongeriget Danmarks Hypotekbank“

overtage og forvalte disse Obligationer, skal jeg ikke udtale mig om. Jeg formoder, at Udvalget ogsaa paa dette Omraade faar Lejlighed til at høre den højtærede Ministers nærmere Begrundelse deraf.

Jeg skal med disse Ord anbefale Lovforslaget til hurtig Fremme og velvillig Behandling i Udvalget. Om de Lovforslag, der vedrører Privatbaneanlægene, skal jeg ikke udtale mig, idet der for dem vil være en særskilt Ordfører fra vor Side.

**Valdemar Olsen:** Jeg skal paa mit Partis Vegne gøre nogle Bemærkninger til det foreliggende Lovforslag om en Udvidelse af Statsbanedriften. Jeg kan gøre det forholdsvis kort, da de to andre ærede Partiordførere ret udførligt har omtalt Lovforslaget. Jeg kan først og fremmest slutte mig til den højtærede Ministers Fremgangsmaade ved Fremsættelse af det foreliggende Lovforslag om en samlet Nyanskaffelse ved Statsbanerne, der er at foretrække fremfor at søge de enkelte Udvidelser paa Finansloven. For det første kan Rigsdagen langt bedre ved denne Fremgangsmaade faa Overblik over, hvad det er nødvendigt i de kommende Aar at udføre af Forbedringer, for at Statsbanerne paa bedste Maade kan magte den forøgede Drift, og for det andet vil Administrationen langt bedre kunne disponere i de kommende Aar, naar Udvidelseslinierne forud er optrukne. For det tredje vil det have sin store økonomiske Betydning for Statsbanerne, mener jeg, at Statsbanerne forud er klare over, hvilke Arealer det vil være nødvendigt at erhverve til de kommende Udvidelser. Jeg finder derfor, at den højtærede Minister fortjener Tak for det fremsatte, omfattende Lovforslag.

Den første Del af Lovforslaget omfatter en hel Række af Dobbeltspor dels i Jylland, dels paa Sjælland, som ogsaa mit Parti mener er nødvendige, for at den daglige Drift kan faa mere Stabilitet, end man kan rose den for at have nu. Der er stadig Klager over de evige Forsinkelser af Togene. Ude i Landet har der dannet sig en folkelig Vittighed om, at man aldrig kan komme for sent til Jernbanen, fordi Forsinkelserne ved Driften altid er saa store, at selv om man giver sig god Tid, kommer man tids nok, inden Toget gaar. Naturligvis er det særlig slemt under de nuværende Krigsforhold, hvor Trafikken er langt større end sædvanlig, men selv om ogsaa Krigen har for-