

Deraf kommer tilmed over 200,000 alene fra Fabrikbyen Silkeborg, ligesom Herning for sin Del yder en Indtægt af ikke mindre end 125,000. Jeg tror derfor, det snarest vil være højt regnet, om man satte Indtægten af Holstebro—Vejle Strækningen til saadan noget som 200,000; hvilket ogsaa bekræftes, naar man ser hen til Stikbaner af samme Længde, der gaa igennem forholdsvis bedre Egne. Som Eksempel skal jeg nævne, at Hobro—Løgstør Banen og Viborg—Aalestrup Banen, som tilmed have Byerne Viborg og Hobro ved deres Endepunkter, ikke give mere end 275,000 Kr. Det er i hvert Tilfælde givet, at der her, hvor man vil lade Staten træde til, kun vil komme meget smaa Indtægter. Den ærede Kommission, der har behandlet denne Sag, har nu med Rette hævdet, at man over for Spørgsmaalet, om det er nødvendigt at gaa til Statsbaneanlæg, maa være ret betænkelig, fordi Statsbanedriften uundgaaelig vil medføre større Bekostninger end den private Drift, og den giver sine gode Grunde derfor; idet den bl. a. fremhæver, at der stilles større Krav til Statsbanerne end til den private Drift, ligesom at de paagældende Egne selv ere interesserede i, at Banen forrenter sig. Jeg skal tilføje, at de private Baner til Forskel fra Statsbanerne holde fornuftige, paa Forrentning baserede Takster. Det, som for mig er det væsentligste Spørgsmaal, der foreligger et Udvalg, er derfor, om det overhovedet er rigtigt at lade Staten ofre omtrent 10 Millioner paa en Trafik, der, selv om Banens Drift ikke kostede en eneste Øre, maaske knap vil kunne forrente det Beløb, som Anlægget koster. Det er i alt Fald værd at sætte et Spørgsmaalstegn derved. Jeg tror, det i og for sig rigtige vilde være at støtte dette Anlæg i rigeligt Maal ved for det første at sige: Staten lade vi udrede det store Beløb, som efter min Mening bør bekostes nede ved Vejle. Vil man nemlig gaa til Fortsættelsen af Give Banen til Holstebro, hvad enten det nu bliver en Stats- eller en privat Bane, saa er den Forbindelse, der nu er mellem Give Banen og Statsbanerne og ogsaa mellem Vandel Banen og Statsbanerne, saa mangelfuld, at det efter min Mening bør ændres og ændres saaledes, at vi ikke om nogle Aar staa ved Vejle og atter skulle bygge Stationen der om. Jeg vilde altsaa ikke nære nogen Betænkelighed ved, om Staten gik til at ofre de 2 Millioner, som der er Tale om, ved Vejle, og heller ikke ved, at Staten ofrer, hvad det koster at bringe gode

Forbindelser til Veje ved de 2 Statsbanestationer, Herning og Holstebro. Jeg vilde derhos finde det rigtigt, hvis Staten sagde, at den vilde støtte den vedkommende Egn saa meget, som fornødent er, for at Vejle—Give Banen kunde fortsættes til Holstebro som Privatbane. Man kunde efter min Mening godt give $\frac{3}{4}$, ja endog $\frac{4}{5}$ af den ny Aktiekapital, saaledes at det aldeles overvejende blev Staten, der tilvejebragte denne. Staten kunde endvidere godt som rent Statstilskud sætte Give Banen i Stand til at ombytte de 35 Pd.s Skinner med 45 Pd.s; blot at Banen og dens Fortsættelse vedblev at være en privat Bane, fordi den som saadan har Udsigt til nogenlunde at forrente ikke blot de Penge, som Egnen er interesseret med, men ogsaa de Penge, som Staten sætter i den. Skal Staten derimod drive Banen, vil den ikke blot ikke forrente sig, men efter al Sandsynlighed tynde godt ned paa Statsbanernes Budget. Saa vidt jeg nemlig kan skønne efter det foreliggende, vil den ikke engang kunne bære Driften endsige yde en Øre til Forrentning af de 10 Millioner. Hvis Rigsdagen ikke desto mindre siger: vi ønske alligevel, at den lille Trafik fra Thy paa Statens Bekostning skal komme nemmere over til Øerne, vi ville alligevel her bygge en Statsbane, saa vil jeg kun slaa fast, at saa har Rigsdagen ogsaa et betydeligt Ansvar for, at man derigennem føjer et meget vægtigt Led til den Kæde af tyngende Baner, der gør, at Statsbanerne ikke kunne betale sig. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) fremkom forleden Dag under Brændevinslovens Behandling med en lille Spydighed om, at man vel maatte betragte det uden for Mulighedernes Grænse at faa mere end den ene Procent ud af Statsbanerne. Jeg er nu ikke sikker paa, at Spydigheden fortrinsvis var rettet mod Statsbanerne; men at den ogsaa var rettet mod Rigsdagen, fordi det ærede Medlem altid selv har været skeptisk over for den Maade, hvorpaa Rigsdagen forlanger Statsbanerne drevne; men vist er det, at Medlemmer her i Salen opfattede det som en alvorlig Spydighed rettet mod Statsbanedriften, en Antydning af det uforsvarlige i, at man ikke kan faa mere end 1 à 2 pCt. i Rente af disse og efterhaanden maaske intet. Men det kan jo ingen betvivle, at her har Lovgivningsmagten et stort Medansvar, det er nærmest den, der har fremtunget Takster, som ikke kunne skaffe Overskud af Banerne — i den Henseende har, som jeg tidligere har fremhævet, Rigsdagen et Hovedansvar