

maal. Men da Statsbanernes hele Stilling under denne Behandling er bleven fremdraget atter og atter, tror jeg dog, at det vil være rigtigt, i Hovedtrækkene at fremdrage de Punkter, som der maa tillægges en afgørende Vægt med Hensyn til, hvad der kan ventes i Retning af Forøgelse af Banernes Indtægter og Formindskelse af deres Udgifter.

Jeg vil først minde om, at det Jernbanenet, som vi de sidste 10—15—20 Aar have udviklet her i Landet, efterhaanden er vokset til et forholdsvis meget betydeligt Omfang. Det er vokset saaledes under et stærkt Pres fra Befolkningens Side. Kravet om at blive delagtig i de indirekte Fordele, der ere saa haandgribelige og paaviselige for enhver, har vedligeholdt Raabet om stadig flere og flere Jernbaner. Der har været en fuldstændig Jernbanehunger her i Landet, og den er ikke mættet endnu. Et Eksempel: Det ærede Medlem for Kollerup (Anders Jensen) spurgte forleden Dag: Hvad bliver det til med Banen fra Viborg til Herning? Nu har der været Tale om denne Bane i saa lang Tid. Ved Loven af 27. April 1900 blev det vedtaget, at den skulde bygges, men den er endnu ikke paahegyndt. Befolkningen, siger han, er ved at tabe Taalmodigheden, hvornaar kommer den Bane? Jeg beder nu ærede Medlemmer betænke: Den Lov, der blandt mange andre Ting har fastslaaet, at denne Bane skal bygges, er 2 Aar gammel. I de siden da forløbne 2 Finansaar — 1900—1901 og 1902—03 — har Udgiften til offentlige Arbejder været i det første 14½ Million og i det andet 11 Millioner. Og disse to Finansaar have vi afsluttet med et blankt Underskud, det første med 11½ og det andet med henved 10 Millioner. Men, siger det ærede Medlem, Befolkningen taber Taalmodigheden, det gaar ikke rask nok. Ved Loven af 1900 blev det vedtaget at bygge 3 Baner i Midtjylland, uagtet vi vare paa det rene med, at de sandsynligvis maaske neppe en Gang vilde kunne bære Driften, i alt Fald de to af dem. Det var en Forudsætning, da Loven blev vedtagen, at man ikke skulde forcere dette store og betydelige Arbejde ved at bygge disse Baner paa en Gang. Holstebro—Herning Banens Bygning er nu sat i Værk, paa Finanslovsforslaget til næste Aar vil rimeligvis Viborg—Herning Banen kunne komme, og først derefter kommer den tredje: Langaa—Silkeborg Banen. Saaledes har Arbejdsplanen været lige fra Begyndelsen af. Det kommer,

om man vil, med en vis Langsomhed. Man bygger ikke her Jernbaner med den Fart, som i visse Egne af Jordkloden, naar man kaster en Bane ud til ny opdagede Guldlejer. Vi have ikke Guld at grave, hvor vore Baner gaa hen. Men med denne Langsomhed, med den sindige Arbejdsmetode, som vi have brugt, have vi ikke desto mindre efterhaanden tilvejebragt et Jernbanenet af betydeligt Omfang. Jeg har de følgende Oplysninger fra det sidste Nummer af National-økonomisk Tidsskrift, hvor der findes en Sammenligning af Jernbanenettets forholdsvis Størrelse i forskellige Lande. Naar der spørges om Jernbanenettets Størrelse i Forhold til Arealet, staar Belgien i Spidsen med 22 Km. Jernbane pr. 100 Kv.-Km. Dette Land staar langt over alle andre i denne Sammenligning; der er et stort Spring ned til det næste, Storbritannien og Irland, der har et halvt saa tæt Jernbanenet, nemlig 11,4 Km. pr. 100 Kv.-Kilometer. Saa kommer Tyskland og Svejts hver med 9,5 Km. Nederlandene med 8,6, Frankrig med 8 og Danmark med 7,9. Vi have altsaa efter Arealet et Jernbanenet, der er ligesaa tæt som i Lande som Frankrig og Nederlandene. Og sammenligne vi os med de forenede Stater i Nordamerika — man kan sige, at Sammenligningen vilde være urimelig, men Tallet kan dog nævnes — findes der i de forenede Stater 4 Km. Jernbane pr. 100 Kv.-Km., altsaa i Gennemsnit kun det halve af her i Landet. Men hvis vi derefter spørge om Jernbanenettets Størrelse i Forhold til Folketallet, stiller Forholdet sig langt mere overraskende. Da staar Sverige højst, hvor der for hver 10,000 Mennesker findes 22,4 Km. Jernbane. Derefter kommer Danmark med 12,3, saa Svejts med 11,4 og Frankrig med 11,1 Km. Vi have altsaa efterhaanden skabt et Jernbanenet, som vi ikke behøve at skamme os ved i Henseende til Størrelse og Udstrækning, selv sammenlignet med de mest civiliserede Landes.

Hvad have vi nu til at bære Trafikken paa dette forholdsvis meget store Jernbanenet? Hvad have vi til at bruge Udbyttet af de meget store Kapitaler, vi have nedlagt i disse Anlæg? Strækningen tværs gennem Landet fra Kjøbenhavn over Fredericia op til Frederikshavn eller Skagen, har en Længde, der svarer til Afstanden tværs igennem hele Nordtyskland fra Hamburg til Frankfurt eller fra Berlin til Frankfurt. Hvad have vi nu ved Driften af Banelinier af denne Udstrækning at befordre, hvad have vi