

andre Egne, de jyske Hedeegne f. Eks., komme til at føle Smerten. Jernbanerne skulle betale sig, siger man, Jernbanerne give nu en for lav Rente af deres Anlægs-kapital. Renten maa i Vejret; det er jo Paaskuddet, hvormed der arbejdes. Men det er jo en Sætning, som kun gælder, naar man betragter hele Jernbanenettet under eet. Hvis man opløser Jernbanenettet i dets enkelte Bestanddele og betragter hver enkelt Strækning for sig, vil man hurtig overbevises om, at der er visse Strækninger, der sikkert give et svimlende Underskud, andre, som betale sig nogenlunde, og atter andre, som give et stort Overskud. Det er, taget i store Træk, de magre Egne af Landet, som tynde saa stærkt til og derigennem nu tvinge Taksterne i Vejret for Banerne i alle de øvrige Dele af Landet, og det er — ligeledes i store, grove Træk betragtet — de Baner, som ere komne til i de sidste Aartier, som skabe det store Deficit, medens de ældre Baner give et stort Plus.

Hvis man tager den sidste Beretning om Statsbanernes Virksomhed, ser man, at den yngste af alle de Statsbaner, som her optræde, Banen mellem Laurberg og Silkeborg, gennemsnitlig er bleven trafikeret med 58,027 Personer pr. Banekilometer, den næstnyeste, Viborg—Herning-Banen, med 47,344, den tredieyngste, Holstebro—Herning-Banen, med 55,798, medens derimod de tilsvarende Tal for Strækningen Roskilde—Korsør have været 884,291 og for Strækningen Nyborg—Strib 743,816, altsaa gennemgaaende ca. 15 Gange saa meget. Og selv om disse Tal repræsentere Yderpunkterne, ere de dog typiske, fordi de betegne hele Tendensen. For Godstrafikken gælder der noget lignende. Og selv om Driftsudgifterne ogsaa paa de svagt trafikerede Strækninger have været mindre end paa de stærkt trafikerede Strækninger, er Forskellen langt fra saa enorm; de konstante Driftsudgifter veje jo overmaade stærkt til. Det er altsaa fra de magre Egne af Landet, fra de yngre Baner, at Underskuddene komme. Finansielt set kunde man sige, at de magre Køer æde de fede. Eller med andre Ord, naar man kører til Helsingør eller Køge, saa betaler man alt for meget, langt mere, end man burde, for at man til Gengæld ovre ved Holstebro og Herning kan køre for en Pris, som langt fra dækker Driftsomkostningerne. Hvis der var Alvor med dette Krav, man under Retfærdighedens Maske fremsætter om, at Passagerer og Godsforsendere virkelig skulle betale fuld

Pris for de Omkostninger, der paaføres Statsbanerne, saa vilde jo Resultatet blive, at man nedsatte Taksterne i de tæt befolkede Egne og forhøjede dem overmaade stærkt i de svagt befolkede Egne. Det vil i al sin paradoksale Uigennemførlighed og Umulighed være den naturlige Følge af det Krav, man opstiller. Men hvad gør man nu? Man lægger paa over det hele, baade paa Rejser fra København til Hellerup og fra Karup til Ilskov. Altsaa, man lader det jernbanebenyttende Publikum over det hele betale de Tilskud, som skulle til for at opretholde Driften af de urentable Baner. Tænk paa, hvad Konsekvensen deraf er, ikke i Øjeblikket, men i det lange Løb. Rigsdagen har hidtil med rund Haand, f. Eks. for 3 Aar siden, bevilget Midler til en hel Del til Dels meget omfattende Baneanlæg, som ingen Mennesker tror indenfor en overskuelig Fremtid ville kunne give Rente. Tænk paa Bramminge—Funder-Banen, som utvivlsomt vil have den allerstørste Betydning for Midtjyllands økonomiske Ophjælp. Men der er neppe nogen, der er saa sangvinsk, at han tænker sig, at denne Bane de første Aar vil blive et synderlig godt Aktiv for Staten. Anlægger man den Synsmaade, som Regeringen og det ærede Medlem for Horsens Landkreds anlagde, bliver Resultatet, at vi i Virkeligheden kun med megen Bekymring maa se paa, at Baneanarbejderne derovre skride frem, fuldendes og træde i Kraft; thi naar det sker, naar f. Eks. Bramminge—Funder-Banen træder ind blandt de mange andre forretningsmæssig set urentable Baner, saa bliver Konsekvensen den, at man vel sagtens kommer til nye Takstforhøjelser; og hver Gang et nyt stort Baneanlæg kommer til, bliver Konsekvensen deraf, at Jernbanetaksterne maa forhøjes. Det vil jo ikke virke særlig ansporende paa Regering og Rigsdag til fremtidig at stille sig velvillig overfor de Krav om Baner, som med saa god Grund rejses fra forskellige Steder i Landet. Jeg tror, at saadanne Krav, som jeg erkender i og for sig kunne være nok saa betydningsfulde, da naturligt ville blive mødt med Uvillie fra alle de øvrige Egne af Landet, som komme til at betale Omkostningerne i Form af truende Udsigt til højere Passagertakster og højere Godstakster. Det er den nødvendige Konsekvens af hele den Synsmaade, som Regeringen her anlægger.

Vi staa da overfor det store principielle Spørgsmaal om, hvorvidt man overhovedet kan kræve af Statsbanerne, at de