

—Herning Banen med 47,344 og Holstebro —Herning Banen med 55,798, medens de tilsvarende Tal for Strækningen Roskilde —Korsør havde været 884,291 og for Strækningen Nyborg—Strib 743,816, altsaa gennemgaaende, siger han, omtrent 15 Gange saa meget. Men det, det ærede Medlem her stiller op, viser ingen Verdens Ting; thi man maa samtidig se paa, hvor mange Tog der passerer de to Linier. Hvis man f. Eks. tager Linien Holstebro —Herning og Linien Langaa—Silkeborg, ser man, at disse to Linier befares af 3 Tog i hver Retning daglig, altsaa 6 Tog, men tager man f. Eks. København—Holte Linien, ser man, at den befares af 27 Tog i hver Retning eller ialt 54 Tog daglig. Det ærede Medlem kan derfor ikke paa den Maade stille de Tal sammen; thi det ene Tal er Udtryk for et mange Gange større Togantal end det andet, og det Moment maa nødvendigvis inddrages i Sammenligningen.

Man taler om, at vi skulde have forskellige Banetakster, nogle for Stambanerne og nogle højere for Lokalbanerne. Ogsaa det, tror jeg, vilde blive vanskeligt at gennemføre. Og hvorfor betale de Baner, man kalder Stambaner, sig bedre end de, man kalder Lokalbaner? Fordi Lokalbanerne ere Fødebaner for Stambanerne. Og hvis man vilde kræve, at naar man skulde gaa til at bygge en ny Bane, skulde det i Forvejen være bevist, at den vilde svare sig øjeblikkelig, kunde vi maaske lige saa godt med det samme standse med Bygningen af Baner i Danmark, og hvis man havde fremsat og fastholdt dette Krav fra først af, havde vi ikke begyndt at bygge Baner endnu. Naar der er en større Trafik paa de sjællandske Baner og paa Linien Nyborg—Strib end paa Banerne i Jylland, ligger det simpelt hen i, at der bag ved ligger et Land, Jylland, som bidrager til den større Trafik. Hvis man tænker sig, at man skar alle de jyske Baner fra, siger det sig selv, at Trafikken paa de andre, de gennemgaaende, Linier vilde blive meget mindre. Det vil derfor maaske blive ret vanskeligt at faa en retfærdig Fordeling, naar man skal til at opgøre Forrentningen af de forskellige Baner, men jeg vil imødesee en saadan Fordeling og Beregning med stor Interesse.

Naar man her nævner de jyske Baner i Forbindelse med de andre, vil jeg dog pege paa, at en Bane som den, man har anført, Langaa—Silkeborg Banen, bliver meget billig i sit Anlæg, fordi den gaar gennem en meget jævn Egn. Der er ogsaa en anden Ting, jeg vil pege paa i denne

Forbindelse, og som jeg mener burde godskrives alle de jyske Baner, naar man skal foretage en retfærdig Sammenligning, nemlig at der gennemgaaende er meget færre Bekvemmeligheder i Togene i Jylland end her paa Øerne. Jeg skal f. Eks. pege paa, at paa Linien Skanderborg—Skjern har man først i dette Øjeblik opnaaet den Luksus at faa elektrisk Lys. Tænk Dem — nej, det kunne De slet ikke tænke Dem —, at man f. Eks. ikke havde elektrisk Lys paa Banen København—Holte, men hvis De kunde tænke Dem det, saa vilde De se, at hvis man ikke havde den Slags Bekvemmeligheder, vilde Driften af de omhandlede Baner blive billigere. Altsaa, man har først nu faaet elektrisk Lys paa Banen Skanderborg—Skjern. Jeg har flere Gange rejst paa den Bane. Belysningen har været meget slet, men Jyderne ere praktiske, og jeg har set mere end en Gang en rejsende hale et Stearinlys op af Lommen og plante det i Vinduet og paa den Maade alligevel kunne f. Eks. læse. Vi have ovre i Jylland et Mundheld, der siger, at i Fredericia mødes de gamle Præster og de gamle Jernbanevogne. De gamle Præster skulde nemlig som Regel til Sjælland, til København og Frederiksberg for at nyde deres gamle Dage, medens de gamle Jernbanevogne skulde til Jylland for at slides der. Jeg tror nu nok, at dette Forhold er rettet adskilligt i de senere Aar, saa at Driftsmateriellet i Jylland gennemgaaende ikke er saa daarligt længere i Sammenligning med Materiellet paa Øerne, som det var for en Aarrække tilbage. Men det var for en Aarrække tilbage meget slet i Sammenligning med det Driftsmateriel, man har her ovre paa Øerne, og det bør ogsaa ved en Afvejning af Spørgsmaalet om, hvilke Baner der forrenter sig bedst, godskrives de jyske Baner. Jeg vilde, som sagt, i høj Grad ønske, at vi kunde faa en rationel Opgørelse af, hvorledes Forrentningen stiller sig paa de forskellige Banestørkninger. Jeg gør opmærksom paa, at vi i Øjeblikket ikke have en saadan Opgørelse, og derfor er det meste af den Tale, der føres om, at den og den Bane forrenter sig, og den og den Bane forrenter sig ikke, rent ud i det blaa.

Jeg skal dernæst gøre nogle Bemærkninger til det ærede Medlem for Københavns 10de Valgkreds (Bang). Han var i sit Foredrag bl. a. inde paa en Betragtning vedrørende Statsbanernes Anlægskapital og mente, at denne Anlægskapital var meget for stor. Hvis man skulde komme til en mere rationel Beregningsmaade, f. Eks. med