

end Gennemsnitstrafikken for alle Baner. Det ærede Medlem søgte at afkræfte dette Bevis ved at henvise til, at saa vare jo ogsaa Driftsomkostningerne meget lavere. Det er jeg selvfølgelig ikke blind for. Men paa den anden Side kan der ikke være nogen Tvivl om, at Driftomkostningernes Sum bliver forholdsvis langt mindre, jo større Trafikken paa en Strækning er. Det hænger sammen med, at der er en hel Mængde Driftsomkostninger, der, som enhver ved, ere nogenlunde konstante eller i alt Fald kun paavirktes i ringere Grad af den stigende Trafik. Der skal ikke ti Gange saa stort Stationspersonale til at besørge en ti Gange saa stor Trafik; der kræves ikke nær ti Gange saa meget til Ventesaales og Kontorers Belysning og Opvarmning, til Stationers og Pakhusenes Rengøring og Vedligeholdelse, til Sikkerheds-tjeneste paa Banerne o. s. v.

Maa jeg for Resten i denne Forbindelse sige til det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen), at jeg for mit Vedkommende følte mig ikke ramt af det Udtryk, han gentagne Gange brugte, at der var en Tilbøjelighed til Stede til at kaste med Sten paa de jydsk Baner. Det har jeg ikke villet gøre, og det ærede Medlem vil ikke i min Tale finde noget Udtryk, som kan tydes i den Retning. Jeg kan sige, at jeg netop værdsætter disse Baner igennem de magre Egne af Landet. Der er ingen, der kan værdsætte dem højere end jeg. Jeg tillægger dem kun en anden Betydning end den, det ærede Medlem vil have frem. Jeg ser ikke paa dem som et direkte indbringende Statsaktiv, men jeg ser derimod paa dem som Banebrydere for en ny materiel og kulturel Udvikling af de paagældende Strækninger, noget, som ikke direkte, men indirekte beriger vort Land, og som det kun er naturligt, at vi alle gennem vore Skatter bidrage vort til at støtte. Selv om dette ikke lige i Øjeblikket kommer hele Samfundet til gode, vil det i alt Fald gøre det i det lange Løb. Særlig maa jeg i denne Forbindelse henvise til et Forhold, som ogsaa det ærede Medlem fra Storehedinge (J. Andersen) nævnede, til Jernbaneskylden. Den Tanke, det ærede Medlem fra Horsens — saavidt jeg forstod ham — tillægger mig, at der kunde være Tale om forskellige Takster paa de mindre rentable og de mere rentable Baner, vil jeg bestemt fralægge mig Paterniteten til. Det var vistnok snarere det ærede Medlem fra Slagelse (H. Neergaard), der optog den i en mere alvorlig Skikkelse. Jeg skitserede det blot for at

visse, hvor paradoksale og urimelige Konsekvenser man vilde naa til, naar man forfulgte Rentabilitetsprincippet til det yderste.

Ved at studere netop disse — lad os kalde dem de jydsk Baner — endskønt vi ogsaa have Sidestykker dertil paa Øerne — vil man erkende, hvor malplaceret det er, naar baade det ærede Medlem og den højtærede Trafikminister sidestiller Jernbanerne og Sporvejene og vil slutte som saa: Skulle de københavnske Sporveje betale sig og yde fuld Forrentning, saa skal selvfølgelig ogsaa Jernbanenettet gøre det. Sporvejene have aldeles ikke de værdi- og kulturskabende Opgaver, som f. Eks. en jydsk Hedebane har. Naar der lægges en ny Sporvej igennem en eller anden Gade, saa stige Grundene en Del i Værdi der, hvor Sporvognen kommer til at køre, og Bebyggelsen paavirktes en Del deraf, men det er noget, der aldeles ikke kan sidestilles med den Virkning, en ny Bane har, naar den anlægges i en Egn, hvor der tidligere ingen Jernbane var; naar det sker, skyder Stationsbyer frem som Paddehatte efter Regnvej; der kommer Læger og Apoteker, der kommer Skoler og Højskoler, Læseforeninger og Foredragsforeninger, der bliver Plads for en Udvikling af Haandværk, Industri og Handel i en Grad, som var ganske utænkelig før. En ny Jernbane giver altsaa Stødet til en hel ny civilisatorisk Udvikling, som er af en ganske væsensforskellig Karakter fra, hvad der sker, naar en Sporvejslinie anlægges gennem et i Forvejen stærkt bebygget Kvarter.

Hvis der var Tale om en Sporvejsdrift som den, der f. Eks. finder Sted i Norditalien, hvor der gaar Sporveje ad Landevejene fra en By til en anden igennem svagt befolkede Egne, og hvor der først skabes økonomisk Opgang igennem Sporvognene, hvis man kunde tænke sig en saadan Udvikling af Sporveje herhjemme, f. Eks. ad den amtskommunale Vej, saa var det noget andet, saa vilde jeg finde en Sammenligning mellem Sporveje og Jernbaner paa sin Plads, men ikke saaledes, som Forholdene ere nu.

Jeg henviste til de farlige Konsekvenser, som kunde drages, naar man lagde det rent kapitalistiske Forretningssynspunkt til Grund for Bedømmelsen af Statsbanernes Forrentning, og viste, hvorledes det nødvendigvis maatte virke til at vanskeliggøre og forebygge Anlægene af nye Baner. Det vil i hvert Fald tendere i den Retning, og den Advarsel, jeg frem-