

retning sig ikke ad. Nej, Landets største Vognmandsforretning sætter sit sureste Ansigt op, aabenbart gal i Hovedet over, at nu skal den have mere at bestille. Landets største Vognmandsforretning svarer den nye Kunde: hvis du vil handle hos mig, faar du selv se, hvordan du kommer ind til mig. Det har jeg ikke noget med at gøre. Skal jeg tage mod dine Penge, maa du betale for den Fornøjelse. Skal jeg antage nyt Personale for din Skyld, har du at betale, hvad det koster og lidt til. Det er dette „og lidt til“, som er det mest graverende for Landets største Vognmandsforretning, og det skal jeg nærmere belyse ved nogle Tal.

I 1917 aabnedes Kolding—Trolldhede-Banen, vistnok Landets længste Privatbane. I Krigens sidste Aar var denne Bane paa Grund af Tørvetransporterne af Betydning for hele Landet, og hvem tør vel garantere for, at lignende Forhold ikke ogsaa kan gøre sig gældende i Fremtiden! Denne Bane kan derfor ikke henregnes under de Staten uvedkommende Privatbaner. Netop denne Banes Forhold er særlig illustrerende. Da Forhandlingerne med Statsbanerne aabnedes i Slutningen af 1916 eller Begyndelsen af 1917 om, hvad den nye Kunde i Kraft af den Ordning, der gælder for andre Privatbaner, skulde betale for Tilknytningen til de fire Stationer, hvor Banerne fik Forbindelse med hinanden, nemlig Kolding, Grindsted, Trolldhede og Vejen, nævnte Statsbanerne straks en Sum paa 20 000 Kr. Denne Sum voksede senere under Forhandlingerne til 32 000 Kr. Men jeg nævner udtrykkelig de 20 000 Kr., som var det første, der blev nævnt, fordi det paa en særdeles oplysende Maade illustrerer, hvad man indenfor Statsbanernes Ledelse anslog det Merarbejde til, som vilde blive Følgen af den nye Bane. Det var 5 000 Kr. pr. Station, idet der var fire Stationer. Og i 1917 betød dette, at Statsbanerne anslog Merarbejdet til en Portør mere pr. Station. Naa, som sagt, disse 20 000 Kr. voksede til 32 000 Kr., og en Kontrakt afsluttedes paa 5 Aar. Det er noget, Statsbanerne i de senere Aar er kommet ind paa: at afslutte disse Kontrakter paa Aaremaal, vel sagtens fordi de Summer, der tidligere blev forlangt af Privatbaner og fastsat en Gang for alle, uopsigeligt, under Højkonjunkturerne har vist sig ikke at kunne dække Statsbanernes virkelige Udgifter ved det Merarbejde, de fik — det forudsætter stadig, at man finder det rimeligt, hvad jeg personlig ikke gør, at Statsbanerne over-

hovedet skal have Vederlag for dette Arbejde.

Naa, efter 5 Aars Forløb, altsaa i 1922, skulde denne Overenskomst med Statsbanerne fornyes, og hvad gik nu Statsbanernes nye Forlangende ud paa? Jeg har faaet opgivet Tallet: 108 000 Kr., men har fra anden Side hørt, at det oven i Købet skulde være 116 000 Kr. Altsaa fra 32 000 Kr. sprang man op til 108 000 Kr. eller 116 000 Kr., et Spring, som dog vistnok Kronens forandrede Værdiforhold ikke berettigede til. Efter lang Tids Forhandling, lang Tids besværlig Forhandling, under hvilken meget formaaende Personer maatte sættes i Aktivitet, lykkedes det at faa den fuldkomment ublufærdige Sum reduceret til 70 000 Kr., men længere ned kunde Statsbanerne ikke strække sig. Og indtil Udgangen af 1927 er Trolldhede-Banen altsaa bundet til at betale dette Beløb aarlig.

Hvis man nu, fordi det belyser Trolldhede-Banens Underskud, yderligere til disse 70 000 Kr. lægger Forrentningen af den Sum, som Kolding—Trolldhede-Banen maatte anvende for overhovedet at faa Forbindelse etableret med Statsbanerne, til Trods for, at denne Forbindelse var forudsat i Loven, forudsat i Koncessionen, en Sum paa 612 000 Kr., er vi naaet akkurat til det Beløb paa 92 000—93 000 Kr., som er Trolldhede-Banens Underskud for sidste Driftsaar. Altsaa hele Trolldhede-Banens Underskud, det Underskud, som de socialdemokratiske Ministre fandt, var Staten uvedkommende, og som Kommunerne selv maatte om, vandrer lige lukket ind i Statsbanernes Lomme. Nu skyn-der jeg mig at sige, at det ikke er min Mening at kræve, at Statsbanerne skal give Afkald paa hele Tilslutningsafgiften. Jeg ser nemlig ikke bort fra, at hvis Privatbanerne havde været nødt til at bygge Stationer i Købstæderne i Stedet for at lade sig betjene af Statsbanerne, vilde det Beløb, som Betjeningen af disse ekstra Stationer vilde koste, naturligvis løbe højere op end Forrentningen af den Sum, Privatbanerne maatte anvende for overhovedet at faa Forbindelse med Statsbanestationerne. Men jeg tilføjer, at i dette ligger ingen som helst Berettigelse for Statsbanerne til at være ublufærdige i deres Forlangende om Dækning af Udgifterne ved Betjeningen. Denne Afgift er efter min Mening urimelig høj, og det samme mener formodentlig Statsbanerne selv. Man lægger Mærke til, naar man ser den sidst afgivne Driftsberetning og sammenholder den