

vil den ved det, som skal tillægges, og ved Renter være forøget til circa 310,000 Rd. Tænker med at lade denne Reservecfond blive uvørt, saalænge Statsdriften kun er midlertidig, er, saavidt jeg veed, den, at hvis det lykkes at finde en Drifts-entreprenuer, man da vil kunne give ham en tilstrækkelig Reservecfond ihænde til Bestridelse af de Udgifter, som særlig ere beregnede at skulle afholdes deraf. Der turde imidlertid, forekommer det mig, være en Grændse for, hvor vidt man bør lade Reservecfonden stige, og det forekommer mig, at den er stegen saa vidt, at man gjerne kan standse med den extraordinære Stigning, standse med at lade Fonden blive aldeles uvørt og altsaa afholde de Udgifter af den, som egentlig saavel ved disse Jernbaner som ved alle andre Jernbaner ere bestemte til at afholdes af Reservecfonden. Dette gjælder ikke alene om denne Fornyelse af Skinner og Sveller, som jeg omtalte, hvilken vistnok vil være en temmelig forsvindende Post — Beløbet er ikke særlig angivet, og man kan altsaa ikke see, hvor stort det er — men det gjælder tillige om en Post, der findes under § 19 II. B. 18. Der er til forskjellige Arbejder ved de bestaaende jydsk-syenske Jernbaner opført 167,580 Rd. Dette Beløb falder i to forskjellige Grupper, om jeg saa tør sige. Den ene Gruppe angaaer Arbejder, som ere en Folge af den seneste Udvidelse af de jydsk-syenske Jernbaner imod Nord; herunder falder Udgiften til Udvidelse af Aarhus og Langaa Stationer, der er anslaaet til 97,000 Rd. Den anden Gruppe angaaer derimod Udgifter til Forbedringer og Forandringer ved en heel Mængde bestaaende Stationer omkring i Sylland og Thyen; den eneste større Udgift er Udvidelsen af Ulstrup Station, med hvilken det er paa-tænkt at forbinde en lille Trælbane til Gudenaa tilligemed en Havn. Disse Udgifter, der tilsammen udgjøre circa 70,000 Rd., forekommer det mig at være fuldt berettiget at afholde af de jydsk-syenske Jernbaners Reservecfond, og dersom disse Udgifter afholdes deraf i Forbindelse med den ringe Udgift af nogle Tusinde Rd. til Fornyelse af Skinner og Sveller, og endelig i Forbindelse dermed det Rentetab, som derved vil forvoldes, vil de

jydsk-syenske Jernbaners Reservecfond ved Udgangen af Finantsaaret 1870—71 istedetfor 310,000 Rd. være circa 230,000 Rd. Det vil altsaa sees, at der i Sammenligning med Fondens Status ved Udgangen af 1868—69 er en ikke ubetydelig Fremgang, nemlig en Fremgang mellem 60 og 70,000 Rd., og jeg kan ikke see nogen Ulempe i, at man, selv om man ønsker at bevare Reservecfonden i det nævnte Diemed, dog lader disse Udgifter afholde af Fonden. — I Forbindelse hermed skal jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, at Vendsysselbanen vistnok hensigtsmæssig kunde drives som en let Bane, uagtet Jernbanen er bygget som en svær Bane. Der kan ikke ventes nogen særlig stor Trafik paa denne Bane, og Udgiften ved Driften som let Bane er ikke blot mindre ved den første Anskaffelse — et svært Locomotiv kan anslaaes til 20,000 Rd., et let til 15,000 Rd. — men langt større vil Besparelsen blive ved selve Driften gennem den mindre Kulforbrug og ved Møjligheden af at lade afgaae mindre Tog. At Jernbanen er bygget som svær Bane, medfører kun Møjligheden af at drive den som svær Bane, men nødvendiggjør det ikke. De svære Baners Materiel er indrettet paa at kunne løbe ligesaa vel paa de lette bredsporede Baner som paa de svære Baner. Det sees man af Silkeborgbanen, der skal drives som let Bane ifølge Anmærkningerne til Finantsloven, men til hvilken der kun skal anskaffes to lette Locomotiver. Det turde maaskee ogsaa være hensigtsmæssigt paa den syenske Bane at indføre en blandet svær og let Drift. Den syenske Bane er den, som mindst betaler sig af de jydsk-syenske Baner, og den locale Trafik i Thyen er forholdsvis ringe, navnlig hvad Gods angaaer. Naar jeg siger en blandet let og svær Drift, tænker jeg derved nærmest paa, at de gennemgaaende Tog helst og naturligt maatte drives ved svære Locomotiver, navnlig fordi der kan paaregnes en større Mængde Passagerer, thi hvad Hurtigheden angaaer, er der ingensomhelst Forskel paa let og svær Drift. Det er en Fordom, som har været næret af Mange, Efter hvad der er oplyst af den norske Statsingenieur Pihl, kan Hurtigheden uden allermindste Fare blive ligesaa stor paa de lette