

rigsministeren vil, saaledes som det ogsaa er udtalt i Lovforslagets § 3, i den Koncession, der bliver meddelt, forbeholde Staten en fuldstændig Kontrol baade med Hensyn til Anlaget og ogsaa senere med Hensyn til Driften. Staten vil altsaa omtrent faae den samme Kontrol og tilnærmelsesvis den samme Raadighed over disse Baner, som over sine egne Baner, og det forekommer mig, at dette er et meget vigtigt Punkt. Dernæst vil det ogsaa i Overensstemmelse med Rundgjørelse af 15de Marts 1845 blive paalagt vedkommende Selskab at rette sig efter de Bestemmelser, der maatte blive trufne med Hensyn til Postbefordringen, og det vil utvivlsomt i det Hele i høj Grad lette Postbefordringerne, naar der er Jernbaner, hvor der nu kun er Diligencer, Dagnogne og andre mindre heldige Befordringsmidler. Endvidere forbeholder Staten sig i Krigstid at kunne sende sine Tropper uden Betaling med disse Jernbaner. Det er ikke alene en ligefrem Beparelse, som derved kan opnaas, da Staten ellers maa betale for Troppetransporten, men det vil ogsaa i militær Henseende være af stor Betydning, at man saaledes hurtigt kan føre Tropper til de Stæder, som trues. Dernæst er der overhovedet de indirekte Fordele, som Staten kan antages at vinde derved, at vedkommende Egn gaar frem i Velstand og Skatteevne; dette behøver jeg ikke nærmere at dwæle ved, det er indlysende for Enhver, hvilken Betydning en Jernbane, som i og for sig er fornuftigt anlagt, har til at bringe den Egn op, gjennem hvilken den løber. Hvad der indtilend nærmest falder i Øie, naar der her er Tale om at tilvejebringe Jernbaner, som ere Sidebaner til Statsbanerne, er det Spørgsmaal: Hvor stor kan den Forøgelse i Trafikken antages at blive, som disse Sidebaner fremkalde paa Statens Baner? At saadanne Sidebaner, som der her er Tale om, paa $9\frac{1}{2}$, $6\frac{1}{2}$ og 5 Mil ville tilføre Staten en forøget Trafik paa dens egne Baner, kan ikke godt være tvivlsomt, men hvor stor denne kan antages at blive, er et noget vanskeligt Spørgsmaal, som Udvalget har haadt sin Opmærksomhed rettet paa at komme til et lidt paalideligere Resultat om, end efter et rent Skjøn. Det ærede Thing vil have bemærket, at der blandt de Bilag, der ere trykte i Betænkningen, findes en Skrivelse fra Direktøren for de jydsk-synske Jernbaner, Statsraad Holst, hvori han med Hensyn til den eneste nu bestaaende Sidebane til Statsbanerne, nemlig Sidebanen fra Silkeborg til Skanderborg, har opstillet en Række, for hvis Nøiagtighed og Nøiagtighed han selvfølgelig selv maa bære Ansvar, men hvoraf det synes at fremgaa med temmelig stor Sikkerhed, at Silkeborg-Skanderborgbanen har tilført Statsbanen navnlig ved Skanderborg, den jydsk Østbane, en større Indtægt, end selve Silkeborgbanen kan antages at have haadt. Som oplyst i Statsraad Holsts Skrivelse, kan man regne, at 55 pCt. af den Bruttoindtægt, der er ind-

kommet paa Silkeborg-Skanderborgbanen, er tilfaldet den øvrige Del af Statsbanerne, medens kun 45 pCt. er kommet den vedkommende Bane til Gode. Selv om man vil antage, at dette Forhold er særdeles fordelagtigt — Statsraad Holst gjør opmærksom paa den Omstændighed, at Silkeborg-Skanderborgbanen ender ved en Station, hvor Trafikken ikke kan antages at stoppe — og man desuden bestandig maa tage i Betragtning, at det er umuligt at afgjøre, hvor stor en Del af den Trafik, der føres til Statsbanen ved en saadan Sidebane, der vilde være kommen til Statsbanen, selv om en saadan Sidebane ikke havde været, saa kan det neppe være nogen Tvivl underkastet, at Sidebaner medføre en forøget Trafik for Statsbanerne, hvilket vil vise sig, naar man nærmere vil gjennemgaa og overføre de Betragtninger, der ere anstillede i Jernbane-Direktørens Skrivelse, paa de omhandlede Baner. Jeg er ved de her anstillede Undersøgelser, som jeg forøvrigt ikke her skal komme nærmere ind paa, kommen til det Resultat, at naar man blot vil antage, at $\frac{1}{3}$ af den Trafik, der vil komme paa disse Baner, kan antages at gaa til Endepunktet paa Statens Baner, vil Staten derved have en Rente af de Penge, vi her foreslaa at anvende direkte til Foretagendet. Hvad navnlig Silkeborg-Herning og Odense-Svendborg-Banerne angaa, da kan man med Sikkerhed antage, at Frekventen vil stige med over $\frac{1}{3}$ ved selve disse Jernbaneforetagende. Det vil nemlig erindres, at ved den forøgede Trafik, der saaledes tilføres Statsbanerne, falde Brutto og Netto nogenlunde sammen, idet de Driftsomkostninger, som derved foranlediges, ikke blive synderlig store. I Betragtning af alt dette, de indirekte Fordele, den forøgede Frekvents, der kan ventes paa Statsbanerne, og de øvrige, mindre vigtige Omstændigheder, jeg har nævnt, tror jeg, at der er Grund for Staten til ikke at være karrig med det Tilbud, der gives Banerne. Jeg tror, at disse Penge endogsaa ville være ret godt anbragte, Sagen set fra et rent Forretningsstandpunkt. Se vi dernæst paa den anden Side af Sagen, nemlig at vedkommende Egne ikke ere i Stand til at skaffe sig Jernbaner uden Tilflugt fra Staten, se vi med andre Ord paa, hvor store Offre Private og Kommuner maa gjøre for at skaffe dem til Veie, saa gjør det sig strax gjældende, at Omkostningerne ved Anlaget af Jernbanerne paa Grund af Konjunkturerne aldeles uventede og sjældne Stiger ere særdeles forøgede. Efter det Bilag, der er aftrykt i Betænkningen, og efter hvad der i Øvrigt har foreligget for Udvalget, vil det neppe kunne antages, at saadanne let byggede men bredsporede Baner, som der her er Tale om, ville kunne bygges billigere end 220,000 Rd. pr. Mil, som Silkeborg-Herning-Banen er anslaaet til. Frederiksundsbanen, som omhandles i det andet Lovforslag, der staar paa Dagsordenen, anslaaes endogsaa at