

Anlægstiden), samt at det skal bero paa Indenrigsministerens nærmere Bestemmelse, paa hvilken af de to Maader det sjællandske Jernbaneselskab maa tilveiebringe den til Anlagene fornødne Kapital, idet der vel kan tentes Tilfælde, i hvilke Selskabet kunde finde sin Fordel ved at tilveiebringe Anlægskapitalen paa den ene Maade, medens Staten, der i sin Tid har Ret til at overtage Banerne, vilde have Fordel af, at det stete paa den anden af de to Maader.

Udvalget finder det rigtigt at begrænse det Tidsrum, inden for hvilket Koncession paa de i nærværende Lov omhandlede Anlæg kan meddeles, til den 1ste Januar 1877, dog saaledes at Koncession paa Tilveiebringelsen af en Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Sverig kan gives indtil 1ste Juli 1877. Det turde nemlig have sin Betænkelse at give Bemyndigelse paa ubegrænset Tid, da der muligen kunde indtræde Forhold, som maatte opfordre til fornyet Overveelse. I Betragtning af det større Antal Anlæg, som Lovforlaget omfatter, har man dog ikke ment at burde sætte den nævnte Tidsgrense for kort. Da det paa den anden Side er af Bigtighed for paagældende Byer og Egne saa tidlig som muligt at erholde Sikkerhed for, at de vilde faae deres Baner, foreslaar man, at den Tidfrist, inden hvilken de forskjellige Anlæg skulle aabnes for Benyttelse, ikke fastsættes til „3 Aar efter Koncessionens Udfærdigelse“, men til „inden Udgangen af 1879“. Herved vil det blive muligt at erhverve Koncession tidligere uden derfor at behøve at fuldføre Anlægget tidligere. Derhos foreslaar man at formulere den til Koncessions Meddelelse knyttede Betingelse noget bestemtere, saaledes at Anlægget inden det nævnte Tidspunkt skal „i alt Væsentligt gøres færdigt og aabnes for Benyttelse efter en fuldstændig Driftsplan“, hvilket maa antages at være Lovforlagets Mening.

Fra Indenrigsministeren har Udvalget modtaget følgende Skrivelse af 7de November 1874:

„I et til Ministeriet indkommet Andragende har Bestyrelsen for det sjællandske Jernbaneselskab meddelt, at, uagtet Banernes Driftsmateriel efterhaanden er blevet forøget ved nye Anskaffelser, dels i Anledning af nye Baneanlæg, dels for Driftsindtagernes og Reserverfondens Regning, er det dog efter den Udvikling, som Driften af Banerne har havt i de senere Aar, ikke længere tilstrækkeligt til at fyldestgøre de Fordringer, som stilles til Banerne. Det kan derhos befrugtes, at Utilstrækkeligheden vil vise sig i en endnu højere Grad efter Aabningen af den nordvestsjællandske Jernbane, saafremt Trafikken paa denne Bane udvikler sig paa en tilfredsstillende Maade.

Bestyrelsen har i den ommeldte Henseende meddelt følgende nærmere Oplysninger:

Af Lokomotiver eiede Selskabet i 1869, forinden den sydsjællandske Jernbane blev aabnet, 27 Stk. eller 1,10 Stk. pr. Mil af Banernes Længde. Med disse Lokomotiver blev i det nævnte Aar kjørt i det Hele ca. 77,371 Lokomotivmil eller ca. 2,865 Lokomotivmil pr. Lokomotiv. De kjørt Lokomotivmil udgjorde saaledes pr. Banemil i dette Aar c. 3,292.

Fem Aar senere, i Aaret 1873, havde Selskabet i det Hele 38 Stk. Lokomotiver eller 1,07 pr. Banemil. Der blev i det nævnte Aar i det Hele kjørt ca. 124,000 Lokomotivmil eller 3,266 Mil pr. Lokomotiv. De kjørt Lokomotivmil udgjorde saaledes ca. 3,496 pr. Banemil.

Naar den nordvestsjællandske Jernbane aabnes og alt det dertil befulte Materiel er leveret, vil Selskabet besidde i det Hele 45 Stk. Lokomotiver eller ifkun 0,98 Stk. pr. Banemil. Det kan nu forventes, at der efter denne Banes Aabning vil blive kjørt i det Mindste 150,000 Lokomotivmil eller pr. Lokomotiv 3,333 Mil. De Præstationer, som fordræs af Lokomotiverne, ville altsaa blive forøgede i en ikke ubetydelig Grad, idet der, naar det formodede Antal Mil pr. Lokomotiv i Aaret 1875 sammenlignes med Antallet i 1869, vil vise sig en Forøgelse af ca. 16 pCt.

Noogle af de ældre Lokomotiver ere derhos mindre kraftige og derfor mindre velskikkede til Befordring af større Log. Flere af dem ere endvidere af en efter Nutidens Fordringer mindre hensigtsmæssig Konstruktion. Det vil af denne Grund neppe være rigtigt at forsyne dem med nye Hjul, naar de nuværende blive utjenstbygtige, hvilket vil blive Tilfældet i de nærmest følgende Aar. De maa altsaa da ud-rangeres og fasseres. En Forøgelse af Antallet af Lokomotiver er saaledes nødvendig, tilmed da en yderligere Udvikling af Driftsforholdene paa Banerne kan forventes.

Af Personvogne eiede Selskabet i 1869, forinden Aabningen af den sydsjællandske Jernbane, 142 Stk. med 6,597 Siddepladser. Der var altsaa den Gang ca. 280 Siddepladser pr. Banemil. Efter Aabningen af den nordvestsjællandske Jernbane vil Vognernes Antal udgjøre 224 med ifkun 222 Siddepladser pr. Banemil, altsaa et ringere Antal Siddepladser pr. Banemil end forinden Aabningen af den sydsjællandske Jernbane, uagtet Personfretventen i Mellemtiden er tiltagen betydeligt og noget i et langt stærkere Omfang end det, hvort Banenettet er blevet udvidet. Der vil saaledes ogsaa være Trang til en Forøgelse af Antallet af Personvognene, navnlig af 2den Klasse Personvogne, da Afbenyttelsen af denne Vognklasse fremfor 3die Klasse er stegen i forholdsvis betydelig Grad.

Af Godsvoogne eiede Selskabet i 1869