

Wibetost, Bogense, Standerborg, Lemvig og en Mængde andre Byer, hvortil man enten har bygget Baner eller paatænker at bygge Baner, kun ere ca.  $\frac{2}{3}$  saa store som Skagen (Hage: Det er ikke for Byernes Styld). Det ærede Medlem siger, det er ikke for Byernes Styld, det skal jeg erkjende, men det har dog nogen Betydning, om man kan vente nogen Trafik fra selve Banens Endepunkt. Jeg har tidligere havt Leilighed til at udtale, at det, man i Almindelighed først og fremmest tænker paa, er at faae saa megen Trafik som muligt over hele Banens Længde, fordi det fylder ganske anderledes i Kassen end den Trafik, der kun gaar over en Brøtdel af Banen. Det Eiendommelige ved dette Baneanlæg i saa Henseende er imidlertid ganske vist, at saa godt som hele Oplandet ikke frembyder Betingelserne for at yde nogen- somhelst nævneværdig Trafik. Det er egentlig det Eiendommelige, men det har tillige det at betyde for Driften, at den kan indrettes paa den allerimpleste, billigste, og jeg tør vel sige mest primitive Maade, idet der ikke er Tale om i nogen væsentlig Grad at optage Noget undervejs paa Linien. Der er kun Tale om at føre en vis Mængde Trafik fra Frederikshavn til Skagen og vice versa. Derfor frygter jeg i Virkeligheden ikke for, at dette Baneanlæg ikke nok skulde kunne bære sin Drift, og da navnlig naar man — hvad jeg anser for overordentlig rigtigt — beslutter sig til at bryde med det her i Landet hidtil fulgte Bygningsystem og gaar over til et System, som ganske vist er ukjendt her i Landet, men som ingenlunde er det i andre Lande. Det er tværtimod benyttet rundt omkring i saa godt som alle europæiske Lande, og, saavidt jeg veed, med et ganske godt og tilfredsstillende Resultat. Jeg skal ganske vist tilføje, at man har Exempler paa, at man navnlig for en halv Snes Aar tilbage i Sverig har ombygget smalsporede Baner til bredsporede, men det var under ganske eiendommelige Forhold, navnlig naar der laa en lille Stump smalsporet Bane indefkemt mellem to bredsporede, og da var Ombygningen jo ganske naturlig. Jeg tror, at der her er foreslaaet en Bygningsmaade, der kræver det mindst mulige Beløb, ja, et saa lille Beløb, at det maa anses for langt under det hidtil tænkelige Minimum. Dernæst vil Driften kunne indrettes paa den mest økonomiske Maade, langt mere økonomisk, end det vilde være muligt, hvis Banen var normalt sporet. Det ser underligt ud, at dette Moment, Sporvidden, kan have nogen Betydning for Driftens Økonomi, men jeg er vis paa, at, faktisk og praktisk set, har det en stor Betydning lige

overfor den almindelige Bevidsthed, thi med det Samme vi have en lille smalsporet Bane, vil man være paa det Nene med, at man ikke har Lov til at stille samme Fordringer til Driften af denne Bane, som til Driften af en normalsporet Bane. Har man omvendt en normalsporet Bane, der ligner alle andre Jernbaner, saa vil man efterhaanden komme til at stille omtrent samme Krav til denne som til andre Jernbaner; det vide vi af Erfaring, det have vi set ved andre fattige Egne, hvor der heller ikke var megen Trafik. Jeg tror, at naar vi ville bort fra den dyre Drift og komme ind paa at drive Smaabaner paa billig Maade, saa er det den rette Vej at gaa til et andet System, navnlig naar Forholdet er som her, hvor det kan paaregnes, at den allervæsentligste Del, eller i alt Fald en meget væsentlig Del af Trafiken ikke behøver at omlades. Om det, der gaar fra selve Frederikshavn til Skagen, læses paa bredsporede eller smalsporede Vogne, er jo ligegyldigt, og hvad angaar det, der kommer fra Skagen til Frederikshavn og skal udføres, da vil det jo kunne gaa søværts fra Frederikshavn, saa at det heller ikke behøver at omlades. Dette skal jeg dog ikke komme nærmere ind paa.

Hvad angaar Udgifterne til selve Driften, da skjønner jeg ikke rettere, efter hvad jeg har uddraget navnlig af vore Nabolandes Jernbanestatistik for lignende Smaabaner, end at man maa kunne drive denne lille Bane, naar man forudsætter det billigst mulige Driftssystem, for ca. 5,000 Kr. pr. Mil aarlig, med andre Ord, for omtrent 25,000 Kr. for hele Banedriften. Det ser ganske vist ud til at være aldeles urimelig lidt, sammenlignet med, hvad vi ere vantte til at tænke os her i Landet som Driftsudgifter, men jeg har dog den Tro, at det skal vise sig at slaa til. Det er jo indlysende, at en Drift som denne ikke bør indrettes anderledes end lige netop efter Diebliffets Krav. Hvis det f. Ex. kunde reduceres til et fast Tog — et Posttog eller hvad man nu vil kalde det — daglig i hver Retning, og saa selvfølgelig Extratog saa ofte, som der er Trang dertil, saa maa Driften absolut blive billig, og den vilde i saa Fald næppe koste mere end nævnt, 4—5,000 Kr. aarlig pr. Mil.

Hvad selve Anlægget angaar, da nævnte jeg før, at jeg, skjøndt jeg ellers ikke har holdt af smalsporede Baner, dog i dette Tilfælde tror det rigtigt at gaa til et Forsøg paa en Bane af denne nye Art og da navnlig ogsaa af den Grund, at der jo vist er Udset til, om ikke nogen overordentlig lang Kælle, saa dog adskillige Smaabaner