

paa selve Indholdet. I saa Henseende lader den nemlig paa visse Punkter, som jeg nu skal omtale, noget tilbage at ønske. Naar man vil undersøge Indtægten og Udgiften for de samlede Statsbaneanlæg og sammenligne dem med Klampenborgbanen — og det er jo dens Forlængelse, der her er Tale om — vil man i denne Bog, naar man slaar op Side 11, finde en nydelig graffisk Fremstilling over Statsbanernes Indtægter og Udgifter og Overskud pr. Banemil i Driftsaarene 1867—68 til 1891—92. Der staar her „pr. Banemil“. Hvorfor der staar det, skal jeg ikke kunne afgøre. Der menes formentlig blot „pr. Mil“. Man har jo forskellige Mile, geografiske Mile og Sø-mile, men her menes aabenbart en dansk Landmil, men lige saa lidt som man, naar man taler om Bejvæsenet, siger Bejmil, lige saa lidt forekommer det mig, at der her er Anledning til at sige Banemil. Dette er jo imidlertid kun en sproglig Bemærkning. Man vil altsaa ganske simpelt give en graffisk Fremstilling af Statsbanernes Indtægter, Udgifter og Overskud pr. Mil. Det vil vise sig deraf, at Gennemsnitsudgiften paa de samlede Statsbaner har været ca. 7,300 Kr. pr. Kilometer. Naar jeg omsætter det til Kilometer, skal jeg gøre opmærksom paa, hvorfor jeg gør det, det er nemlig paa det Punkt, at denne Bog lader noget tilbage at ønske. Naar man slaar op Side 18, hvor man ogsaa finder en meget smuk graffisk Fremstilling af de forskellige Jærnbanners Indtægter, vil det ses, at der staa de optære pr. Kilometer for de enkelte Banestykker, men Side 11 at regne det ud pr. Mil og Side 18 pr. Kilometer, forekommer mig dog at være en Maaade, der lader noget tilbage at ønske. Ganste vist kan man uden stor Vanskelighed regne det ud, naar man multiplicerer den danske Mil med 0,1328, som er Forholdet mellem Kilometeren og den danske Landmil. Denne er nemlig 7,5325 Kilometer. Omsætningen er altsaa ikke saa overordentlig vanskelig, men det havde dog været lettere, hvis den Mand, der havde lavet denne Bog, selv havde gjort det, i Stedet for at vi nu alle skulle gøre det, hvis vi ville gøre denne Sammenligning, der er Tale om. Resultatet bliver imidlertid, at pr. Kilometer er Gennemsnitsudgiften for samtlige Statsbaner for 10 Aar 7,300 Kr. og Gennemsnitsindtægten — det er naturligvis de sidste 10 Aar, jeg taler om — 9,500 Kr. Paa Klampenborgbanen er Gennemsnitsindtægten for den samme Tid imidlertid mellem 50 og 55,000 Kr. pr. Kilometer, ja, den er endog i de sidste Aar steget til 57,000 Kr. Deraf vil altsaa fremgaa, at der er

overordentlig stor Forskel paa Klampenborgbanen og de andre Baner, ja, man kan sige, at den er den eneste, der har betalt sig paa den Maaade. Naar man kommer til de andre Baner, vil der straks blive et meget betydeligt Spring. Blot vi gaa til Nordbanen, ville vi komme til 16—18—20,000 Kr. pr. Kilometer, hvilket dog i Forhold til Gennemsnittet er ret betydeligt. Nu kan det gerne være, at der, hvis man fortsætter denne Klampenborgbane, just ikke vil blive saa megen Visttraffik paa denne Fortsættelse som paa den nuværende Bane til Klampenborg, men paa den anden Side tyder den overordentlig forøgede Traffik til Helsingør paa, at der til blive en ganske stor Godstrafik der, og hvis man vil antage, at der paa denne Fortsættelsesbane til Helsingør vil blive en lige saa stor Traffik som paa den nuværende Klampenborgbane, saa ville De kunne regne ud, at selv med den Anlægssum, der er Tale om, og selv om man regner det Materiel med, der er Tale om, vil det blive en meget betydelig Rente, 30 til 40 pCt., som denne Bane vil give i Indtægt. At der samtidig vil gaa nogen Traffik af paa Banen om ad Hillerød er ganske rigtigt, men Traffikken ved Helsingør er saa stor, at der bliver tilstrækkeligt til begge Dele. Altsaa af den Grund mener jeg, at denne Bane er nødvendig, og at det er nødvendigt at sørge for, at den Traffik, som der nu ved Dampfergen kommer til Helsingør, ikke gaar i Staa. Banen herfra til Helsingør er efter min Mening af stor Betydning ogsaa som international Vej. Jeg tror, at man snarest mulig bør anlægge den for ikke at hemme den Udvikling, der viser sig at ville komme paa denne Strækning. Efter at Udvalget har gjort sig bekendt med disse Forhold, er det blevet enigt om at indstille, at man godkender dette Forslag, som sagt med de Reduktioner, jeg har talt om, og det er det, der findes i det Vædringsforslag, som er tiltraadt af Udvalget.

Derefter skal jeg omtale den anden Bane, nemlig den foreslaede Forlængelse til Gilleleje af den Bane, der før Øjeblikket fører gennem Gribstov til Græsted. Der er forskellige Hensyn, man der har ment at burde tage, og hvorfor Udvalget er blevet enigt om at indstille Regeringsforslaget til Godkendelse. Det er kun et lille Stykke, der er Tale om at forlænge den, kun 0,88 Mil, og i og for sig synes det da ogsaa urimeligt at lade Banen stande ved Græsted i Stedet for ved Gilleleje. Gilleleje har udviklet sig noget i den senere Tid, og der vil ogsaa under visse Forhold, f. Eks. de