

Danmarks Statistik.

De danske Jærnbauer.

Danmarks Statistik. Udarbejdet af V. Falbe Hansen og Will. Scharling.
Første—andet Hefte. Forlagsbureauet i Kjøbenhavn.

Anmeldt ved **Aleksis Petersen.**

Det er et betydeligt Arbejde, vi her have Begyndelsen til. Denne Begyndelse er to Hefter paa tilsammen 176 Sider. Da hele Værket antages at ville udgjøre fem Bind, der tænkes udgivne i Løbet af 5—6 Aar, er den foreliggende Begyndelse altsaa kun en meget ringe Del af det Hele, og denne Del er atter kun et Brudstykke af det første Afsnit (Samfærdselsmidlerne). Allerede heri maatte der ligge en Opfordring for Anmelderen til at undlade at udtale Domme og til i Hovedsagen foreløbig kun at forholde sig refererende.

Saa meget tør dog allerede nu siges, at den Begyndelse, der foreligger, er Begyndelsen til et betydeligt Arbejde, — og betydeligt ikke blot i kvantitativ Henseende. Dette har ogsaa Staten ment, naar den har tilstaaet Forfatterne en Understøttelse. Man er, naar man har ydet Foretagendet Statsunderstøttelse, selvfølgelig gaaet ud fra disse Forudsætninger: at der foreligger en følelig Trang

til en fyldig Fremstilling af Danmarks Statistik; at det ikke var sandsynligt, at denne Trang vilde blive afhjulpen, medmindre Staten traadte hjælpende til; og at Foretagendet maatte antages at ville blive tilfredsstillende udført af Chefen for det statistiske Bureau og Professoren i Statistik og Nationaløkonomi ved Universitetet i Kjøbenhavn.

Hvad nu den første Forudsætning, Trangen til en ny omfattende Fremstilling af Danmarks Statistik, angaar, saa er den saa sikker, at vi tro at kunne forudsige, at det meget omfangsrige Værk, hvis Udgivelse nu er begyndt, vil blive modtaget af Publikum med større Interesse end den, der bliver de fleste Værker af lignende Natur og Omfang til Del. Thi med hvilke omfattende Fremstillinger af Danmarks Statistik er Publikum forsynet i Øjeblikket? med andre Ord: hvilket eller hvilke Værker skal Bureauchef Falbe Hansens og Prof. Will. Scharlings «Danmarks Statistik» fortrænge eller konkurrere med? Svaret maa i Virkeligheden være: Intet. Ja, rigtignok er der en Fremstilling af den danske Stats Statistik, udgivet i Aarene 1844—53 af A. F. Bergsøe. Men dette Værk har jo nu væsenlig kun en historisk Interesse. Hvorvidt Bergsøes, for Snurrigheder ikke blottede, Værk nogensinde har været ganske tilfredsstillende, turde være omtvisteligt; men at det nu, da det er en Menneskealder gammelt, ikke opfylder de tarveligste Krav, er utvivlsomt. «Forældet» er Bergsøes Værk, og har det været i mange Tider, — selv om det ikke var det, hvad ikke er umuligt, lige fra det Øjeblik, da det saa Dagens Lys. En af Grundene til den vidunderlige Hurtighed, hvormed det blev forældet, er vel den, at det begyndte at udkomme under «Danmarks ottende Kristian» — og først blev fuldført, efter at Absolutismens Afskaffelse og Frihedens

Indførelse totalt havde omskabt alle Forhold. Ville Lærerne danne sig en Forestilling om Forskjellen mellem Bergsøes og Falbe Hansens & Scharlings Statistik, saa kunne de jo sammenligne Fremstillingen af Danmarks Jærnbanevæsen i det sidstnævnte Værk med det tilsvarende Afsnit hos Bergsøe. Bergsøe har ofret Kongeriget Danmarks Jærnbaneforhold en halv Side, — og det er næsten en halv Side for meget, da Kongeriget dengang ikke havde en eneste Jærnbane! Man sammenligne dermed Prof. Scharlings Fremstilling af vor nuværende Jærnbaneudvikling!

Dog, saadanne Sammenligninger overlades til Læserne. Her skal der kun tales om det nu begyndende Værk. Om dette hedder det i Subskriptionsindbydelsen, at det vil *komme til at indeholde en Fremstilling først af Landet, der angiver dettes naturlige Beskaffenhed, Frugtbarhedsforhold, de klimatiske og meteorologiske saa vel som de geologiske Forhold samt de omgivende Have og deres Indflydelse paa Næringsforholdene, — dernæst af Befolkningen, saaledes som den er karakteriseret ved de forskjellige Folketællinger samt de statistiske Oplysninger om dens Bevægelser gennem Vielser, Fødsler og Dødsfald, om dens moralske og fysiske Standpunkt m. v., — for derefter at gaa over til en omfattende Fremstilling af samtlige Erhvervsforhold: Landbruget, Industrien og Handelen, ikke blot belyste fra alle de Sider, som de i Øjeblikket frembyde for Betragtningen, men ogsaa saaledes, som de til forskjellige Tider have været, saa vel som de derved betingede social-økonomiske Forhold, navnlig ogsaa Alt, hvad der kan tjene til at belyse Arbejderklassens Kaar. Endelig vil der blive meddelt en Fremstilling af alle de statistiske Data, som vedrøre Stats- og Kommunal-

livet: Finansvæsenet, navnlig Skatterne og deres Fordeling, Kulturforholdene, særlig Skolevæsenet, Retsplejen, Valgene, Fattigvæsenet m. v.»

Denne Plan stemmer i det Hele med den sædvanlig fulgte, og er vistnok ogsaa rigtig. Det første Afsnit om Landet, dets geografiske, geologiske, klimatiske Forhold og naturlige Beskaffenhed, er nærmest at betragte som en Indledning. I Spidsen for den egenlige statistiske Beskrivelse stilles da Befolkningsforholdene. Og naar man i de sædvanlige statistiske Fremstillinger indrømmer Populationsstatistiken første Plads, da er det vist med fuld Føje. Befolkningen er og maa være Hovedgjenstanden for Statistikerens Undersøgelser. — Naar alligevel de første Hefter af «Danmarks Statistik» indeholde og ville indeholde Fremstillingen af Samfærdselsmidlerne, Omsætningsforholdene og hele Handelsvirksomheden, da er denne Afvigelse fra Planen vel begrundet i særlige Forhold, vel nærmest i den Omstændighed, at Forfatterne ønske at afvente Folketællingen i 1880 for paa Grundlag af den at udarbejde Befolkningsstatistiken, ligesom den først for ganske nylig offentliggjorte Beretning om Kreaturtællingen ønskedes benyttet ved Agerbrugsstatistiken.

Paa et enkelt Punkt i de foreliggende Hefter er der meddelt nogle Oplysninger om Forholdene i Udlandet. Det er ubestrideligt, at saadanne Sammenligninger ofte ere yderst vanskelige eller ligefrem umulige, fordi der savnes Ensartethed i Tallene, — den nødvendige Forudsætning for Sammenligningernes Mulighed. Ogsaa kunne Sammenligninger føre for vidt, saaledes at Værket let kan svulme stærkt op. Paa den anden Side er det

imidlertid sikkert, at mange danske Forhold kun ville forstaas, naar de jævnføres med Udlandets *).

Komparativ Statistik er ikke blot ønskelig men nødvendig. Man siger ofte, at Tal ere «veltalende»; men man har ogsaa sagt, at de ere «stumme. I Virkeligheden ere de stumme og blive først talende ved at ses i Forhold til andre Tal. Statistikerens Opgave bestaar ikke udelukkende i at bunke en stor Masse Tal sammen. Han bør ogsaa fortolke dem, eller gjøre dem forstaaelige for Læseren. Og dette sker ved Hjælp af Jævnførelser. Prof. Scharling meddeler for Exempel, at gennemsnitligt beløbe Anlægsomkostningerne ved 1 Kilometer Jærnvej i Danmark c. 85,000 Kr. Er det dyrt eller billigt? For at have nogen Forestilling herom, maa man sættes i Stand til at jævnføre nysnævnte Sum med andre ensartede. Vi faa derfor at vide, at i Storbritannien, Frankrig, Schweiz o. s. v. koster Anlægget af 1 Kilometer Jærnvej respektive 422,000, 335,000, 255,000 Kr. o. s. v. Slipper Danmark saa ikke billigt med sine 85,000 Kr.? Endnu ere vi, hvad ogsaa Forf. fremhæver, ikke i Stand til at besvare dette Spørgsmaal. Vi maa, som det paapeges, først have

*) Naar Forff. ved Maalangivelserne ikke blot holde sig til det nøjgældende danske Maalsystem, men ved Siden af Angivelserne i dette sætte en Angivelse i Metermaal, da er det selvfølgelig rigtigt, — ikke blot fordi Jævnførelser med Udlandet derved lettes, men ogsaa fordi det maaske tør forudsættes, at Metersystemet vil være indført i Danmark, længe før «Danmarks Statistik» vil have tabt sin Brugbarhed.

Her kunne vi maaske tillade os en lille ubetydelig Bemærkning: Meternavnene kunne gjengives enten i deres franske Form (altsaa f. Ex. «kilomètre») eller — hvad der afgjort er at foretrække — i dansk Form («Kilometer»); men en Mellemsform (saasom «kilometer»), der hverken er det Ene eller det Andet, lader sig ikke forsvare.

Oplysninger om Konstruktionen af de forskjellige Jærnveje, om de ere bredsporede eller smalsporede, svære eller lette, dobbeltsporede eller enkeltsporede, om Beskaffenheden af de Egne, gennem hvilke de gaa, om hvad man henfører under Begrebet «Anlægsomkostninger», om Bygning af Banegaarde er taget med herunder o. s. v., o. s. v. Naar det spørges, om det er dyrt at anlægge Jærnbaner, kunde man endvidere søge et Sammenligningspunkt i Landevejenes Anlægsomkostninger; men saa maatte atter Jærnvejenes og Landevejenes forskjellige Nytte tages i Betragtning o. s. v. — Danmark har nu 181 Mil eller 1366 Kilometer Jærnvøj. Er det meget eller lidt? Spørgsmalets Besvarelse kræver Hensyntagen til Befolkningens Størrelse og Tæthed, Landets Størrelse og Beliggenhed, Erhvervsforholdenes Beskaffenhed, andre Tidens og andre Steders Jærnvejsforsyning m. m. — Den i de danske Baner anbragte Kapital forrentedes i 1875 med 3,57 pCt. Betale de sig saa godt eller slet? Atter her er der en Række af Momenter, der maa tages i Betragtning. — Oplysningerne om de danske Baners Fartplaner, om deres Benyttelse af Gods og Personer, om Materiellets Benyttelse og Ikke-Benyttelse (død Vægt), om Størrelsen af og Betalingen for den Arbejdskraft, der bruges, o. m. fl. ere af Betydning, og navnlig da, naar de ses i Forhold til de tilsvarende Oplysninger fra Udlandet. Det vilde derfor være af stor Interesse, om Værket nu og da vilde gjøre det muligt for Læserne at foretage en Jævnførelse mellem de statistiske Forhold i Danmark og andetsteds.

De to udkomne Hefter, Begyndelsen af første Afsnit, der skrives af Prof. Scharling, indeholde Fremstillingen af Vandvejene, Havnene (særlig Esbjerg-, Frederikshavns-, Helsingørs og Københavns Havne), Fyr- og

Redningsvæsenet, Kanalanlæg; fremdeles af Landevejene, disses Anlæg og Anlægsomkostninger, Udstrækning og Beskaffenhed; endvidere af Jærnbannerne, baade med Hensyn til Anlæg og Drift. Naar Forf. har gjort Fremstillingen af vort Jærnbanevæsen saa udførlig — vistnok forholdsvis ikke lidt udførligere, end de fleste følgende Afsnit ville blive —, da er det sikkert heldigt: vi have jo hidtil ganske savnet en Fremstilling af vor Jærnbaneudvikling; i «Danmarks Statistik» foreligger der nu en saadan i en fyldig Skikkelse, og Forf. har meddelt Læserne saa meget Materiale, at de sættes i Stand til at kontrollere Fremstillingens Paalidelighed.

Af Afsnittet om de danske Jærnbanners Anlæg skulle vi i det Følgende fremdrage nogle Hovedpunkter.

Danmark har først sent paabegyndt Anlæg af Jærnbaner. Først 18 Aar efter, at Jærnbanen Manchester-Liverpool var aabnet, og først efter, at der alt var bygget ca. 20,000 Kilometer Jærnvej, aabnedes her den 4 Mil lange Jærnbane fra Kjøbenhavn til Roskilde. Jærnbannerne havde alt fejret deres første Jubilæum, inden den fik sin Fortsættelse til Korsør; og lige ned til 1862 var Korsørbanen Danmarks eneste Jærnbane! Men fra dette Tidspunkt er der med en saadan Kraft taget fat paa Jærnbanebygningen, at Danmark nu er et af de Lande, der, i Forhold til Befolkningen, har det største Jærnbane-net.

Efter at der under 12te Juni 1844 var nedsat en Kommission til Behandling af samtlige Jærnbaneanliggender i Kongeriget og Hertugdømmerne, udkom under 5te Marts 1845 en Forordning ang. Expropriation m. v. i Anledning af Jærnbaneanlæg, ved hvilken det fastsattes, at «den

Grundsætning, at enhver Ejer, hvis Ejendom behøves til Udførelsen af en for det almindelige Bedste nødvendig Foranstaltning, er pligtig at afstaa samme mod billig og fuldstændig Erstatning, skal være gjældende for alle Jærnbaneanlæg.» Allerede under 25de Maj 1844 var der imidlertid givet Industriforeningen i Kjøbenhavn Koncession paa Eneret til at anlægge en Jærnbane mellem Kjøbenhavn og Roskilde og i et Tidsrum af 100 Aar, fra dens Aabning at regne, at benytte den til Transport af Personer, Varer og Gods, hvilken Koncession det samtidig (Rtkr.-Skr. 27de Maj s. A.) tillodes Foreningen at transportere til det nydannede saakaldte «sjællandske Jærnbaneselskab». Under 15de Marts 1845 udkom der derefter en Kundgjørelse om dette Selskabs Rettigheder og Forpligtelser, hvoriblandt fastsattes, at Anlægget skulde være fuldført inden 1ste Juli 1847. Aktiekapitalen til Banen Kjøbenhavn-Roskilde var i et Beløb af 750,000 Specier bleven tegnet efter en fra Industriforeningen den 16de April 1844 udstedt Indbydelse, og «det sjællandske Jærnbaneselskab» konstituerede sig derefter d. 2den Juli s. A. Efter tre Aars Forløb var Banen fuldført med en Bekostning af — ikke $1\frac{1}{2}$ Mill. Rdl., som oprindeligt forudsat — men 1,961 Mill. Rdl., altsaa c. 980,000 Kr. pr. Mil, og den aabnedes nu den 26de Juni 1847, fra hvilken Dag de 100 Aars Eneret blev at regne.

Skulde de pekuniære Resultater af den lille og forholdsvise kostbare Bane blive tilfredsstillende, maatte den forlænges, og allerede i flere Aar havde man da ogsaa været betænkt derpaa; men først da der ved Lov af 27de Febr. 1852 var tilsikret Selskabet Statsgaranti for 4 pCt. Rente, kunde der tages fat paa Forlængelsen fra Roskilde til Korsør, og i Henhold til Kontrakt af

27de Oktober 1852 begyndte det engelske Firma Fox, Henderson & Co. omsider Arbejdet. Ifølge Kontrakten skulde Arbejderne være tilendebragte den 1ste Okt. 1854. Arbejdet forsinkedes imidlertid meget betydeligt og trak saalænge ud, at Selskabet tilsidst i Marts 1856 selv maatte paatage sig Banens Fuldførelse. Banen blev endelig den 27de April 1856 — i Stedet for den 1ste Novbr. 1854, som bestemt i Kontrakten — aabnet for Driften. Den samlede Bane, hvis Fuldførelse havde kostet Aktieselskabet omtrent de forudsatte $6\frac{1}{2}$ Mill. Rdl. (c. 887,500 Kr. pr. Mil), hvoraf dog kun 6,316 Mill. Rdl. var tilvejebragt som Aktiekapital, gav foreløbig ikke et saa tilfredsstillende økonomisk Resultat, at dette eller noget andet Selskab skulde føle sig tilskyndet til at anlægge ny Baner, idet der i de første tre Driftsaar, 1856—59, kun ved Statens Tilskud kunde gives Aktionærerne 4 pCt. Rente.

Tanken om en Helsingørsbane lod sig derfor i flere Aar ikke realisere. Loven af 20de Avgust 1853 (indbragt af Rothe), om Koncession for det sjællandske Jærnbane-selskab paa en Helsingørbane, forblev uden Resultat. Ligesaa forblev Lov af 16de Februar 1856 (indbragt af A. Hage), hvorved Regeringen bemyndigedes til ogsaa at give Andre Koncession herpaa, resultatløs, selv efter at Indenrigsminister Kriegers Lov af 15de Febr. 1857 havde givet Regeringen videre Myndighed med Hensyn til Koncessionens Affattelse. Tanken om at faa en Helsingørbane bygget ved Andre end det sjællandske Selskab opgaves atter, da det viste sig, at den næppe ad denne Vej lod sig bringe i Stand, og Lov af 19de Febr. 1861 (forelagt af Indenrigsminister Monrad) prækluderede derfor den ved de to sidstnævnte Love givne Bemyndigelse til at give Andre Koncession paa denne Bane, og gav paany

Regeringen særlig Bemyndigelse til at give det sjællandske Selskab Koncession til udelukkende Anlæg og Benyttelse af en Jærnbane fra Kjøbenhavn til Helsingør, hvortil nu endvidere føjedes: med en Sidebane til Jægersborg Dyrehave. I Henhold til denne Lov gaves der da omsider den 9de December 1861 Selskabet Koncession paa Helsingør- og Klampenborgbanen, saaledes at Eneretten skulde gjælde indtil 26de Juni 1947, da Eneretten for Vestbanen udløber, og den første Strækning, Kjøbenhavn—Hellerup (1 Mil), samt Sidebanen Hellerup-Klampenborg ($\frac{3}{4}$ Mil) aabnedes for Driften den 22de Juli 1863, medens Strækningen Hellerup—Lyngby ($\frac{3}{4}$ Mil) aabnedes den 1ste Oktober s. A., og Resten af Banen ($6\frac{1}{4}$ Mil) d. 9de Juni 1864. Den hele c. $8\frac{3}{4}$ Mil lange Bane, hvoraf 1 Mil dobbeltsporet, kostede 3,410,011 Rdl., eller omtrent 780,000 Kr. pr. Mil. Hertil bør imidlertid lægges dens Andel i den fælles københavnske Banegaard. Kort efter Banens Aabning toges nemlig den i Henhold til Lov af 13de Marts 1863 anlagte ny, for begge Baner fælles, Banegaard i Brug (14de Okt. 1864), hvis Benyttelse medførte den ved samme Lov tilladte Ombygning af det første Stykke af Kjøbenhavn—Roskilde-Banen indtil lidt forbi Valby Station imod en ny anlagt Strækning nord om Frederiksberg. Den ny Banegaard kostede i Alt 1,048,433 Rdl., Omlægningen af den nævnte Banestrækning 202,884 Rdl. Det samlede Baneanlæg — inkl. Driftsmateriel, Redskaber og Inventarium — kom til at koste Selskabet 11,184,290 Rdl. (c. 954,280 Kr. pr. Mil). Efter en Opgjørelse i Driftsberetningen for 1869 stode imidlertid disse Baner da Selskabet i c. 11,245,000 Rdl., hvoraf kom paa

Vestbanen	7,405,545 Rdl.
Nordbanen	2,986,243 —
Sidebanen	853,212 —

hvorved den ny Banegaard i Kjøbenhavn synes at være ført Vestbanen til Last med omtrent 620,000 Rdl. eller henved 60 pCt. af det hele Beløb.

— Spørgsmaalet om Jærnbaneanlæg gennem Nørrejylland havde allerede i Fyrreerne været forhandlet af de jyske Provinsialstænder, men var da ikke blevet løst. Selve Befolkningen stillede sig noget kjølig ligeoverfor det, idet man navnlig befrygtede, at en Jærnbane gennem Jylland skulde bringe denne Landsdel mere og mere under Hamburgs Supremati. Heller ikke om Retningen kunde man blive enig, idet Nogle anbefalede en Bane langs Østkysten, medens de Fleste udtalte sig for en Linje over Højderyggen som den Del af Landet, hvor de betydeligste uopdyrkede Strækninger findes, og til hvis Kultur extraordinære Foranstaltninger maatte anses fornødne. Krigen afbrød imidlertid Forhandlingerne om Sagen; men Sir Morton Peto, der i Begyndelsen af Halvtredserne anlagde Baner i Slesvig, androg nu om Koncession paa Anlæg af Baner ogsaa i Nørrejylland, og for eventuelt at kunne modtage hans Forslag udkom Lov af 31te Juli 1853, hvorved Regeringen bemyndigedes til at meddele Koncession paa en Bane fra den sønderjyske Grænse til Frederikshavn; men denne Lov førte til intet Resultat. I de følgende Aar debatterede man nu ivrigt om den fremtidige Banes Retning, om den skulde være Midtbane, Østbane eller Vestbane, om den skulde, hvad Krigsministeriet fordrede, sættes i Forbindelse med Fredericia Fæstning eller ej, o. s. v. I Løbet af 1856

foretoges der omfattende Forundersøgelser med Hensyn til Anlæg af en Østbane. Men det næste Aar vedtoges der et Forslag om en Tværbane, og ved Lov 4de Marts 1857 bestemtes det, at Banen skulde føres «fra Aarhus over Viborg til et Punkt ved Venøbugten eller Holstebro med en Forbindelsesbane til Randers». Den omtrent samtidige Lov 15de Fbr. 1857 om en Bane gennem Fyn fik ingen praktisk Betydning. Under 21de Oktober 1859 gaves der derefter Peto, Brassey & Betts, med hvem der allerede i flere Aar havde været ført Underhandlinger, Koncession paa Anlæg og Drift af den i Lov 4de Marts 1857 omhandlede Bane. Kort efter at denne Koncession var given, dannedes et nyt Ministerium, og dettes Indenrigsminister (Jessen) forelagde i Januar 1860, efter forudgaaende Forhandling med Koncessionshaveren, et Lovforslag, sigtende til at faa Koncessionen ophævet for at sætte en Længdebane i Stedet for den fastslaaede Tværbane samt at knytte den fynske Bane til dette Anlæg, der derhos i det Hele skulde udføres paa Statens Bekostning, medens kun Driften skulde gives i privat Entreprise. Det herom nedsatte Folketingsudvalg erklærede sig enigt i, at den ifølge L. 6te Marts 1857 meddelte Bevilling burde søges ophævet, at større Baneanlæg ikke kunde ventes udførte ved private Kræfter alene, og at Tværbanens Nytte var tvivlsom. Umiddelbart efter Betænkningens Afgivelse fandt atter Ministerskifte Sted, og efter Lovforslagets anden Behandling indtraadte en ny Regeringsforandring, hvorved den Minister, der havde forelagt Forslaget, aftraadte. Derefter forkastedes Lovforslaget ved tredje Behandling. I næste Samling forelagde Monrad som Indenrigsminister et nyt Lovforslag, baseret i det Væsenlige paa de samme Principer, omend

med Opretholdelse af Tværbanen, og, efter at have undergaaet en Del Forandringer, udkom Loven d. 10de Marts 1861 (Banenettet af 1861). I Henhold til denne Lov afsluttedes de alt forud for dens Forelæggelse mellem Indenrigsministeriet og Peto, Brassey & Betts førte Forhandlinger med en Kontrakt af 18de Marts 1861, hvorved de engelske Ingeniører gav Afkald paa Koncessionen af 21de Oktbr. 1859 og paatog sig som Entreprenører at anlægge de i Loven nævnte Linjer. Det i den nævnte Lov vedtagne Net blev imidlertid senere omændret ved Lovene af 11te Febr. 1863 og 26de Maj 1866. Nettets enkelte Dele overleveredes til Driften i denne Orden:

Sektionen Aarhus—Randers	aabnedes f. Driften d. 3 Septbr. 1862,
— Langaa—Viborg	— — - 21 Juli 1863,
— Viborg—Skive	— — - 17 Oktbr. 1864,
— Nyborg—Middelfart	— — - 7 Septbr. 1865*),
— Skive—Struer	— — - 17 Nvbr. 1865**),
— Struer—Holstebro	— — - 1 Nvbr. 1866,
— Vamdrup—Fredericia	— — samme Dag,
— Middelfart—Strib	— — samme Dag,
— Fredericia—Aarhus	— — - 4 Oktbr. 1868,
— Randers—Aalborg	— — - 18 Sept. 1869.

Den 1ste Decbr. 1868 overtoges derhos Strækningen fra Vamdrup indtil den ny Sydgrænse ved Farris (0,55 Mil), og Længden af det hele Omraade blev saaledes efter den endelige Opmaaling:

Længdebanen Farris—Aalborg	38,92 Mil,
Tværbanen Langaa—Struer—Holstebro	15,96 —,
Den fynske Bane	11,06 —,
	i Alt 65,94 Mil.

Anlægskapitalen for hele dette Banenet (Betaling til Entreprenørerne, Expropriation, Kontrol) udgjorde ved Udgangen

*) Aabnet af Kongefamilien paa Dronningens Fødselsdag fik denne Bane Navn af Dronning Louises Jærnbane.

**) Hermed var den L. 4de Marts 1857 fastsatte «Tværbane» færdig.

af Finansaaret 1869—70 nominelt 19,409,994 Rdl., altsaa c. 588,800 Kr. pr. Mil. Forskjellige senere Udvidelser af Stationer, Sporskifter m. v. have imidlertid siden forøget Anlægskapitalen noget.

Medens hele dette Banenet ifølge L. 10de Marts 1861 blev anlagt for Statens Regning, var det derimod ikke Meningen, at Staten selv skulde drive Banerne. Loven bestemte, at Regeringen samtidigt med Afslutningen af Kontrakten om Banernes Anlæg skulde indgaa en Kontrakt om Oprettelsen af et Driftsselskab, som vilde have at anskaffe og vedligeholde alt til Driften fornødent Materiel, Inventarium m. v., at drive Banerne og vedligeholde dem. Ved den under 18de Marts 1861 med Peto, Brassey & Betts afsluttede Kontrakt forpligtede Entreprenørerne sig ogsaa til Dannelsen af et Driftsselskab, og efter at den første Sektion af Banen var færdig, oprettedes det. Men da saa godt som alle Aktierne forblev paa de engelske Ingeniørers Hænder, blev det saakaldte danske Driftsselskab i Virkeligheden identisk med Firmaet Peto, Brassey & Betts. Derved forfejlede den hele Bortforpagtning af Driften til et særligt Selskab sin Hensigt; Kontrollen blev umulig, og Regeringen var derfor særdeles tilfreds med, at det sjællandske Jærnbaneselskab i 1866 erklærede sig villigt til under visse nærmere bestemte Vilkaar at overtage Driften af de jydsk-fynske Baner, saa meget mere, som der derved aabnedes Udsigt ikke blot til en virkelig og virksom Kontrol med Anlægsentreprenørerne men ogsaa til en altfor ofte savnet Enhed i Driften af samtlige danske Baner. Regeringen forelagde derfor i Januar 1867 et dertil sigtende Lovforslag i Landstinget. Her rejste der sig imidlertid strax Opposition imod denne Plan, idet det gjordes gjældende, at det vilde

være bedst baade for Statskassen og for Almenheden, at Staten selv overtog Driften af sine egne Baner. Landstingsudvalget tilraadede derfor — med Forbigaaelse af Regeringsforslaget saavel som af et af en Landstingsmand (David) indbragt Mæglingsforslag — at vedtage et af en anden Landstingsmand (Jessen) indbragt Forslag, og den paa dette Grundlag vedtagne Lov af 14de Marts bemyndigede Regeringen til at søge den i Medfør af L. 10de Marts 1861 indgaaede Kontrakt om Driften af de i samme omhandlede Baner ophævet. Staten skulde derefter selv midlertidigt, «indtil samtlige i L. 10de Marts 1861 omhandlede Baner ere fuldførte», overtage Driften. Da imidlertid Anlæg af ny Baner alt var besluttet, forinden det omhandlede Net var fuldført, og det ansaas for rigtigst først at træffe en endelig Ordning, naar det hele Net var færdigt, forlængedes Fristen ved L. 26de Novbr. 1868 til 1ste April 1872. En ny Lov af 9de Decbr. 1871 fastslog imidlertid Statsdriftens fortsatte Vedbliven, medens den dog opsatte den endelige Ordning paa ubestemt Tid, idet der kun bestemtes, at Lovforslag om Driften skulde forelægges Rigsdagen i 1875. Men Rigsdagen fandt heller ikke da Tidspunktet kommet til Vedtagelsen af en endelig Ordning, og det desangaaende forlagte Lovforslag omændredes da atter derhen, at et saadant Forslag skal forelægges den i 1877 sammentrædende ordenlige Rigsdag (L. 30te Marts 1876).

I Henhold til L. 14de Marts 1867 afsluttedes der nu en Kontrakt med Peto, Brassey & Betts, hvorefter samtlige Driftsselskabets Ejendele, Materiel, Maskiner Redskaber, samt Reservefond overdroges til den danske Regering. Fra 1ste Sept. 1867 overtoges derefter Driften af Indenrigsministeriet, som øverste Avtoritet, saaledes

at der ansattes en direkte under Ministeriet sorterende Driftsbestyrer, der selvstændig og paa eget Ansvar bestyrer alle løbende Forretninger. De under Drift værende Strækninger vare: den fynske Bane, der ved et for Jærnbansens Regning drevet Dampskib stod i Forbindelse med Vamdrup—Fredericia-Banen, samt Aarhus—Randers-Banen med den fra Langaa udgaaende Tværbane til Holstebro, i Alt 40 Mil. Da Øjemedet med Statens Overtagelse af Driften ogsaa var at fremme Almenhedens Tarv, indførtes strax flere Forbedringer: Driftsmateriellet forøgedes, Fartplanen reformeredes, Tariferne omordnedes, væsenlig i ned-sættende Retning.

— Allerede i 1844 var der i Koncessionen paa Roskildebanen givet det sjællandske Selskab Tilsagn om eventuel Eneret paa en vestsjællandsk og en sydsjællandsk Bane; men Selskabet havde ikke senere yttret Tilbøjelighed til at benytte sig heraf, selv ikke efter at Korsørbanen i 1860 var naaet til at forrente sig. Nu fremkom i Juli 1864 Civilingeniør Krøhnke med et Projekt om ved en sydsjællandsk og lolland-falstersk Bane at sætte Sjælland gjennem Fehmern og Holsten i Forbindelse med Udlandet, og om dette store Projekt blev der i de følgende to Aar forhandlet videre. Forhandlingerne førte til Loven af 9de Fbr. 1866, hvorved Indenrigsministeren bemyndigedes til at meddele Krøhnke Koncession. Da Krøhnke imidlertid ikke saa sig i Stand til at opfylde de i Loven fastsatte Betingelser, kom denne ikke til Anvendelse. Derimod meddeltes der i Henhold til en ny Lov af 21de Juni 1867 under 24de Jan. 1868 det sjællandske Selskab Koncession paa en sydsjællandsk og en falstersk Bane. Jordarbejdet paa Sydbanen begyndte samme Aars Efteraar, og d. 4de

Oktober 1870 aabnedes den 12 Mil lange Roskilde—Masnedesund-Bane for Driften. I Foraaret 1870 paa-begyndtes dernæst Anlægget af Falsterbanen, der i en Længde af c. 3 Mil førtes fra Orehoved til Nykjøbing og den 22de August 1872 aabnedes for Driften. Anlægget af disse to Baner kostede henholdsvis 4,136,639 Rdl. og 743,027 Rdl., altsaa resp. 689,440 og 495,350 Kr. pr. Mil.

Umiddelbart efter at Lov af 21de Juni 1867 havde aabnet Sydsjælland Udsigt til en Jærnbanelforbindelse med Kjøbenhavn, rejste der sig en stærk Bevægelse i Nordvestsjælland for ogsaa der at opnaa et saadant Gode. Efter at først L. 26de Febr. 1869 havde givet Bestemmelser om Meddelelse af Koncession paa en Nordvestbane over Holbæk til Kallundborg, bestemte L. 25de Juni 1870, at Regeringen kunde meddele Eneret paa en Bane fra Kjøbenhavn over Frederikssund over Roskildefjord til Holbæk og derfra til Kallundborg. Strax efter denne Lovs Emanation fremkom der (6te Juli 1870) fra tre Privatmænd (Kapt. Nyholm, Etatsr. Juel og Justitsr. Glud), der allerede kort forud havde søgt en lignende Koncession, et Andragende om Koncession paa en Bane fra Grønningen til Frederikssund og derfra til Kallundborg, der skulde anlægges som en lettere, bredsporet Bane, mod at der tilstodes dem 2 pCt. Rentegaranti af 3,7 Mill. Rdl. Da det sjællandske Selskab, om det end benægtede definitivt at have opgivet Kallundborgbanen, dog ikke søgte om Koncession, førtes Forhandlingerne med de tre Koncessions-søgende, og ved Skr. 25de Marts 1871 gaves der dem Udsigt til at erholde Koncession paa den ansøgte Bane. Dette i Forbindelse med et gjennem Privatbanken fremkommet Tilbud om at afkjøbe Selskabet den under Anlæg værende Falsterbane for 750,000 Rdl. og at overtage for

Selskabets Regning Anlægget af Kallundborg-Banen, foranledigede Selskabets Bestyrelse til at søge om en hertil sigtende Koncession. Da derhos den af Ministeriet overfor de andre Andragere fastsatte Frist for Opfyldelsen af den forlangte Sikkerhedsstillelse og andre Betingelser var forløben, uden at de fornødne Skridt var gjort fra deres Side, meddeltes der i Henhold til L. 26de Febr. 1869 det sjællandske Selskab Koncession under 2den Oktbr. 1871 paa en Bane fra Roskilde over Holbæk til Kallundborg. Da Frederikssund derved gik Glip af at komme i Jærnbane-forbindelse med Kjøbenhavn, opfordrede Ministeriet Selskabet til, saasnart Omstændighederne tillode det, at bringe Frederikssund paa passende Maade i Forbindelse med Selskabets allerede bestaaende Banenet. Allerede nogle Dage før Koncessionens Meddelelse havde det sjællandske Selskab sluttet Overenskomst med Overingeniør F. J. Rowan om Banens Anlæg. Nordvestbanen aabnedes nu for en indskrænket Drift den 30te Decbr. 1874, og fuldstændig d. 1ste Maj 1875. Udgiften til Banen, der blev $10\frac{1}{2}$ Mil lang, beløb for Selskabet (hvad Anlægget i Virkeligheden har kostet Entreprenørerne, kan ikke oplyses) 7,369,337 Kr. eller 701,800 Kr. pr. Mil. Dertil Anlæg af et Dobbeltspor fra Kjøbenhavn til Roskilde, der indtil Udgangen af 1875 har kostet 1,372,848 Kr.

Ifølge Driftsregnskabet for 1875 stod nu herefter ved det nævnte Aars Udgang samtlige de sjællandske Baner, deres Bygninger, Driftsmateriel m. v. Selskabet i et samlet Beløb af 39,477 Mill. Kr., hvoraf ved Prioritetslaan er tilvejebragt 13 Mill. og ved Aktier c. $26\frac{1}{4}$ Mill. Kr.

Men med disse Anlæg har det sjællandske Selskabs Virksomhed endnu ikke naaet sin Afslutning, og forskellige Anlæg ere endnu dels under Udførelse dels fore-

staaende. Der har i de seneste Aar været forhandlet om flere Anlæg, og Lovene af 23de Maj 1873 og 24de Maj 1875 indeholde Bestemmelser om nogle af dem. I Øjeblikket er der meddelt Koncession paa Anlæg af følgende, endnu ikke fuldførte, tildels endnu ikke paabegyndte Baner paa Sjælland:

- 1) et 2det Spor mellem Hellerup og Klampenborg,
- 2) en Bane fra Frederiksberg Station til Frederikssund,
- 3) en do. fra Kjøge til Faxe med Sidebane til Rødvig.

Derhos er Regeringen ved Lov bemyndiget til at meddele Koncession paa følgende Anlæg paa Sjælland, indtil de angivne Tidspunkter:

- | | | |
|--|---|------------------------|
| 1) en Havnebane i Kjøbenhavn, | } | indtil 1 Jan. 1878, |
| 2) en Jærnbane fra Kjøbenhavn til Dragør, | | |
| 3) en do. fra Hellerupbanen til Øresund, | | |
| 4) en do. fra Nordbanen til en eventuel Dampfærgehavn ved Helsingør, | | |
| 5) en do. fra Nordbanen til Tuborg Havn, | | (udløbet 1 Jan. 1877), |
| 6) en do. fra Hillerød gennem Gribskov, | } | uden Tidsbegrænsning. |
| 7) en do. fra Hillerød til Roskilde, | | |
| 8) en do. fra Kallundborgbanen til Sejro Bugt, | | |
| 9) en do. fra Slagelse til Nestved, | | |

— Paa Lolland-Falster aabnedes d. 2den Novbr. 1869 den første Bane, den omtrent 1 Mil lange Bane mellem Maribo og Banholm, efter at der ifølge Lov 20de Novbr. 1868 var meddelt Lensgrev Knuth, Etatsraad Tietgen og Premierløjtnant Garde Koncession herpaa. Banen kostede 400,000 Kr.

Under 22de Avg. 1872 aabnedes Banen fra Orehoved til Nykjøbing p. F., paa hvilken Bane det sjællandske Selskab havde faaet Koncession. Denne Bane blev efter sin Fuldførelse af det sjællandske Selskab overdraget til Privatbanken. Da herved Falsterbanen var ophørt at være et Led af det sjællandske Banesystem,

forhandlede der om, hvorledes det burde forebygges, at denne Bane kom til at staa som et selvstændigt Mellemled mellem den sjællandske og den lollandske Bane, og hvorledes en sammenhørende lolland-falstersk Bane burde tilvejebringes. Disse Forhandlinger førte til Lov 25de Marts 1872, i Henhold til hvilken Privatbanken som Ejer af Falsterbanen under 1ste April 1873 fik Koncession paa en Bane fra Nykjøbing p. F., forbi Maribo, til Nakskov, med Sidebane fra Maribo til Rødby. Det tillodes endvidere Koncessionshaveren at overdrage Koncessionen til et af samme dannet Aktieselskab, hvilket Selskab konstituerede sig i Januar 1875. Lollandsbanen, der aabnedes den 1ste Juli 1874, sattes derefter ved Jærnbanebroen over Guldborgsund, der fra 1ste Okt. 1875 er tagen i Brug, i Forbindelse med Falsterbanen. — Forskjellige Lovforslag vedrørende disse Anlæg, specielt Spørgsmaalet om Statens Rentegaranti, er i de sidste Aar uden Resultat blevet forhandlet. Statens Rentegaranti gjælder nu kun et Beløb af 5,01 Mill. Kr. (for Lollandsbanen 3,84 Mill. Kr., for Falsterbanen 1,2 Mill. Kr.), til hvilket Beløb Aktiekapitalen ogsaa foreløbig er bestemt, medens Anlægene i Virkeligheden staa Aktionærene i: Lollandsbanen 3,852,316 Kr., Falsterbanen 1½ Mill. Kr. og Guldborgbroen 400,000 Kr. Anlægssummen for den 11,6 Mil lange Bane bliver 495,900 Kr. pr. Mil.

— Allerede faa Maaneder efter, at Danmark ved Freden i Wien havde mistet Raadigheden over de gennem Sønderjylland gaaende Handelsveje, havde Indenrigsministeren (Tillisch) forelagt et Lovforslag om en syd-jydsk Tværbane og Anlæg af en Havn (Strandby) paa Jyllands Vestkyst; Forslaget blev imidlertid ikke Lov.

Tre Aar senere blev der nu af Indenrigsminister Estrup paany forelagt Forslag om Anlæg af en Havn (Esbjerg) samt om Udvidelse af det jyske Banenet af 1861, og d. 24de April udkom Loven om det jyske Banenet af 1868, der senere nøjere bestemtes ved Lov 14de Maj 1870. Om Anlægget af Vendsysselbanen blev der derefter i Begyndelsen af 1869 sluttet Kontrakt med Generalkonsul Gedalia, Kammerraad E. C. Møller, Konsul Steenberg og Overintendant C. F. Svendsen, hvorved disse paatog sig at anlægge Banen i en Længde af 10,84 Mil for en Betaling af 1,8 Mill. Rdl. Banen aabnedes den 16de Avg. 1871 ($1\frac{1}{2}$ Maaned efter den i Loven og Kontrakten fastsatte Tid). Om Silkeborgbanen sluttedes der den 3dje April 1869 Kontrakt med Tømmermester N. Nielsen og Murmester Lauritz Petersen. Banen skulde anlægges for 450,000 Rdl. (Kontraktssummen for disse 6 Baner var c. 240,000 Rdl. mindre end det i Loven fastsatte Maximumsbeløb for Anlægget). Den 4 Mil lange Silkeborgbane aabnedes d. 2den Maj 1871. Om Anlægget af Esbjerg—Lunderskov-Banen sluttedes der først d. 19de Avg. 1872 Kontrakt med Generalkonsul Gedalia, Justitsraad E. C. Møller og Murmester Lauritz Petersen. Betalingen fastsattes til 630,000 Rdl. Den 9,7 Mil lange sydjyske Tværbane (Lunderskov—Esbjerg—Varde) aabnedes d. 3dje Okt. 1874. Om Esbjerg—Holstebro-Banen var der under 7de Oktbr. 1872 sluttet Kontrakt med de samme Entreprenører. Betalingen fastsattes til 1,505,000 Rdl. Af den vestjyske Bane aabnedes Sektionen Holstebro—Ringkjøbing (6,3 Mil) d. 31te Marts 1875; Sektionen Ringkjøbing—Varde (8,7 Mil) først den 8de Avg. 1875; Aabningen af disse Baner fandt betydeligt senere Sted end bestemt i Kontrakterne.

Foruden disse Anlæg maa endnu nævnes: Dampfærgeforbindelsen mellem Fredericia og Strib, begyndt i sidste Halvdel af Marts 1872, ifølge Lov af 28de Maj 1870 i alle Henseender at betragte som et Led i det jydsk-fynske Net. — Ribebanen (L. 16de April 1873), aabnet d. 1ste Maj 1875. Kontrakt om Anlæg af denne lettere, 2,2 Mil lange Bane fra Bramminge til Ribe var d. 22de Novbr. 1873 afsluttet med Tømmerhandler J. Lauritzen, Kammerassessor Rosenstand og Prokurator Styrup, Alle af Ribe.

Til fuld Afslutning af de jydsk-fynske Anlæg hører endelig den faste Bro over Limfjorden (L. 16de April 1873). Men denne Bro, der bygges af Compagnie de Fives-Lille, er, skjønt den alt skulde have været færdig d. 1ste Juli 1876, endnu under Arbejde.

Ifølge Statsregnskabet for 1875—76 udgjorde den samlede Udgift til Statsbanernes Tilvejebringelse ved Finansaarets Slutning c. 64,7 Mill. Kr. (hvoraf paa Syd-, Vest- og Ribebanen c. 10 Mill. Kr.). Lægges hertil de resterende Udgifter til Limfjordsbroen (c. 1,32 Mill. Kr.) samt de paa Finansloven for 1876—77 til Statsbanerne bevilgede 1,56 Mill. og den paa Tillægsbevillingen for s. A. begjærede 0,4 Mill., — udkommer et Totalbeløb for samtlige 107,7 Mil af i Alt c. 68 Mill. Kr. (hvoraf henved 11 Mill. Kr. til Driftsmateriel), heri ikke indbefattet Told af indført Materiale og Driftsmateriel.

— Endnu forinden Fuldførelsen af de forannævnte Anlæg i Jylland og Fyn, fremkom der fra forskjellige Egne i disse Landsdele, der ikke vare blevne inddragne i Banenettet, Forslag om Anlæg af Sidebaner, og for nogle af disses Vedkommende fremkom der bestemte

Andragender om Koncession, forsaavidt Staten paa forskjellig Maade vilde hjælpe med til Anlæggets Udførelse. Medens Regeringen overfor disse Andragender fastholdt, at der under Hensyn til de betydelige Summer, som alt vare anvendte og fremdeles skulde anvendes til Baneanlæg i Jylland, maatte i alt Fald hengaa en ikke ganske kort Aarrække, inden det kunde anses forsvarligt for Statskassens Regning at udvide Statsbanenettet i den nævnte Landsdel, erklærede den sig derimod villig til, naar saadanne Anlæg kunde udføres ved Privates Foranstaltning, at lade Statskassen yde et passende Tilskud foruden de sædvanlige Begunstigelser i Henseende til Toldfrihed, Stempelfrihed o. s. v. I Overensstemmelse hermed udkom den af Indenrigsminister Fonnesbech forelagte Lov 23de Maj 1873, hvorved Regeringen bemyndigedes til at meddele Eneret paa Anlæg og Benyttelse af Jærnbaner 1) fra Odense over Kværndrup til Svendborg, 2) fra Randers til Grenaa og 3) fra Silkeborg til Herning, — saaledes at der tilsagdes et Tilskud af Statskassen af indtil 40,000 Rdl. pr. Mil, for hvilket Beløb Staten blev at betragte som Aktionær. Derhos skulde Erstatningen for Expropriation udredes af Statskassen forskudsvis, imod at Halvdelen refunderedes denne, i Overensstemmelse med Lov 26de Maj 1868. — Paa Odense—Svendborg-Banen fik den 20de Maj 1874 det for Anlæg af en sydfynsk Bane dannede Udvalg Koncession, saaledes at det tillodes at overdrage denne til et af Udvalget dannet Aktieselskab. Den 6,28 Mil lange Bane aabnedes d. 12te Juli 1876. — Paa Anlægget af Randers—Grenaa-Banen meddeltes der d. 5te Juni 1874 Randers—Grenaa-Jærnbaneselskabet Koncession. Den 8,83 Mil lange Bane blev aabnet den 25de Avg. 1876. — Paa Anlæg af Silkeborg—Her-

ning-Banen er der den 19de September 1874 meddelt Kammerr., Prok. Møller af Ringkjøbing Koncession, som der er forbeholdt ham Ret til at overdrage til et af ham dannet Aktieselskab. Banen, 5,42 Mil lang, skal være fuldført inden 19de September 1877.

Sluttende sig til L. 23de Maj 1873, hvorefter Staten bør støtte og yde Tilskud til saadanne private Baner, der ved at sættes i umiddelbar Forbindelse med Statsbanerne maa antages at ville tilføre disse forøget Trafik, udkom d. 31te Marts 1874 en Lov om en Bane fra Vemb Station (paa Holstebro—Ringkjøbing-Banen) til Lemvig, samt den 4de Maj 1875 en Lov om Baner fra 1) Skive til Glyngøre og 2) fra Aarhus til Ryomgaard (Station paa Randers—Grenaa-Banen). Statstilskudet (80,000 Kr. pr. Mil) maa dog for disse to Baner ikke ydes for en større Længde end henholdsvis $4\frac{1}{2}$ og $4\frac{3}{4}$ Mil. — Paa Banerne til Lemvig og til Glyngøre er der endnu ikke meddelt Koncession. Paa Aarhus—Ryomgaard-Banen har Aarhus—Ryomgaard-Jærnbaneselskab d. 12te Nvbr. 1875 faaet Koncession, hvorefter Banen, 5,18 Mil, skal være færdig inden 1ste Oktober 1878.

I sidste Rigsdagssamling blev der endelig forhandlet om flere ny Anlæg; men disse Forhandlinger førte ikke til noget Resultat.

— Danmarks forskellige Baner ere anlagde under højst ulige Vilkaar, og Statens Stilling overfor de private Baner er derfor temmelig forskjellig.

Medens Kjøbenhavn—Roskilde-Banen var et fuldstændigt privat Anlæg, fik de sjællandske Baner i Henhold til L. 27de Febr. 1852 en Statsgaranti for 4 pCt. Rente, som efterhaanden udstraktes til samtlige sjællandske

Anlæg. Denne Garanti kom dog kun til Anvendelse 1856—1859, i hvilke Aar Staten maatte tilskyde i Alt 182316 Rdl., hvilket Beløb derefter i 1860—64 tilbagebetalt af Overskudet for disse Aar. — Det sjællandske Selskab har Eneret paa Anlæg og Benyttelse af alle sine Baner indtil den 26de Juni 1947. Men ved forskjellige Love er Forholdet nu ordnet saaledes, at Staten er berettiget til den 1ste Jan. 1900 at overtage samtlige sjællandske Baner, i deres Helhed, imod at udbetale Aktiernes nominelle Beløb og overtage Prioritetsgjælden.

De lolland-falsterske Baner — bortset fra Banholm-Banen, der, ligesom Faxebanen paa Sjælland, er aldeles privat — have ligeledes opnaaet Statsgaranti for 4 pCt. Rente, men kun imod Oprettelsen af et saakaldt Forstærkningsfond til Dækning af det ved Statsgarantien mulig fremkomne Tab for Statskassen. Statens Rentegaranti bliver her kun aldeles subsidiær, idet den kun forskudsvis udreder det Beløb, som Driftens Netto-udbytte — efter Fradrag af, hvad der henlægges til Reservefondet — mangler i at udgjøre 4 pCt. af den garanterede Anlægssum, og i Virkeligheden er det Forstærkningsfondet, der giver Tilskudet. Først naar Forstærkningsfondet helt er fortæret, bliver Statens Rentegaranti virksom, — forsaavidt Banerne ikke til den Tid have naaet til at forrente sig selv. — Lolland—Falster-Banen har Staten Ret til at overtage den 1ste Juli 1899 mod kontant Indløsning af Aktierne til en Pris lig Gjennemsnittet af Aktiernes Markedspris paa Københavns Børs i de sidste 3 Aar forud for den Dag, da Overtagelsen fordres.

Overfor de i Henhold til Lov 23de Maj 1873 anlagte private Sidebaner til de jydsk-fynske Stats-

baner er Staten 1) Aktionær for et Beløb lig det givne Tilskud af Statskassen, og har 2) Ret til efter Udgangen af Aaret 1900 at overtage ethvert af disse Baneanlæg med Tilbehør og med de derpaa hvilende Forpligtelser enten mod kontant Indløsning af Aktierne til de sidste tre Aars Gjennemsniitspris, eller — hvis det paagjældende Anlæg ved Overtagelsestiden ikke tilhører et Aktieselskab — mod Udredelsen af et Vederlag lig det Tyvedobbelte af Gjennemsnittet af Anlæggets Nettoudbytte i de sidste tre Aar forud for det Aar, i hvilket det forlanges overdraget til Staten.

Det danske Jærnbaneanets successive Udvikling fremgaar klart af efterfølgende Oversigt over det Antal Mile, der vare i Drift ved Begyndelsen (1ste Januar) af efternævnte Aar:

	Private Baner.	Statsbaner.	Tilsammen.
1848	4,00 Mil,	• Mil,	4,00 Mil.
1856	4,00 —	• —	4,00 —
1857	14,50 —	• —	14,50 —
1862	14,50 —	• —	14,50 —
1863	14,50 —	7,82 —	22,32 —
1864	17,21 —	13,11 —	30,32 —
1865	23,44 —	17,38 —	40,82 —
1866	23,44 —	32,25 —	55,69 —
1867	23,44 —	40,07 —	63,51 —
1868	23,44 —	40,07 —	63,51 —
1869	23,44 —	55,13 —	78,57 —
1870	24,40 —	65,94 —	90,34 —
1871	36,38 —	65,94 —	102,32 —
1872	36,38 —	80,8 —	117,18 —
1873	39,39 —	80,8 —	120,19 —
1874	39,39 —	80,8 —	120,19 —
1875	58,43 —	90,5 —	148,93 —
1876	58,56 —	107,7 —	166,26 —
1877	73,67 —	107,7 —	181,37 —

De 181,37 Mil, der vare i Drift ved Begyndelsen af 1877, svare til 1366 Kilometer.

Det vil af ovenstaaende Tal ses, med hvilken Langsomhed, Jærnbanebygningen i Begyndelsen er gaaet frem her i Landet, og hvorledes den senere er skreden frem næsten med stedse tiltagende Hurtighed. Man vil endvidere bemærke, at medens vi ligetil 1862 udelukkende havde private Baner, tog Bygningen af Statsbaner i de følgende Aar saaledes til, at Privatbanerne i 1865 kun udgjorde 57,4 pCt. og i 1874 endog kun 32,8 pCt. af hele Nettet; men i 1875—77 er der derefter blevet bygget forholdsvis mange Privatbaner, saa at de nu, 1877, udgjøre 40,6 pCt. Disse Baners Karakter som private svækkes jo imidlertid noget ved de Tilskud, Staten i de sidste Aar har ydet til Bygning af dem.

Lolland-Falster har 94,5, Sjælland 346,4, Fyn 130,8 og Jylland 794,3 Kilom. Jærnvej. Dette giver:

	pr. 10 □ Mil.	pr. 100,000 Indb.
Lolland-Falster	32,0 Kilom.,	107,10 Kilom.
Sjælland	27,7 —	56,39 —
Fyn	24,5 —	66,46 —
Jylland	17,8 —	104,61 — .

Lolland-Falster er altsaa bedst forsynet, baade i Forhold til Arealets og til Befolkningens Størrelse. Jylland er i Forhold til Arealets slet, i Forhold til Befolkningens Størrelse godt forsynet.

Som anført havde Danmark ved indeværende Aars Begyndelse 1366 Kilometer Jærnvej i Drift. Følgende evropæiske Lande have en længere Jærnvejsstrækning i Drift:

Tyskland	1ste Jan. 1876	27,956 Kilom.
Storbritannien	— —	26,870 —
Frankrig	— —	21,596 —

Rusland	1ste Jan. 1876	18,066	Kilom.
Østrig-Ungarn	— —	16,620	—
Italien	— —	7,704	—
Spanien	— —	5,796	—
Sverig	3dje Jan. 1877	4,532	—
Belgien	1ste Jan. 1876	3,432	—
Schweiz	1ste Sept. —	2,307	—
Holland	1ste Jan. —	1,602	—
Tyrkiet	— —	1,530	—

Derimod havde i 1876 Rumænien (1233 Kilom.), Portugal (967), Finland (876), Norge (580) og Grækenland (12 Kilom.) — en kortere Strækning Jærnvej end Danmark.

Undersøge vi, hvorledes de forskellige Lande ere forsynede med Jærnvej i Forhold til Arealet saavel som i Forhold til Befolkningens Størrelse, faas Følgende:

	pr. 10,000 □ Kilom.		pr. 1 Mill. Indb.
Belgien	1165 Kilom.	Sverig	1044 Kilom.
Storbritannien	857 —	Schweiz	864 —
Schweiz	557 —	Storbritannien	813 —
Tyskland	513 —	Danmark	718 —
Holland	488 —	Tyskland	654 —
Frankrig	409 —	Belgien	643 —
Danmark	358 —	Frankrig	598 —
Østrig-Ungarn	267 —	Finland	465 —
Italien	259 —	Østrig-Ungarn	456 —
Spanien	114 —	Holland	430 —
Portugal	107 —	Spanien	351 —
Sverig	103 —	Norge	321 —
Rumænien	102 —	Italien	284 —
Tyrkiet	44 —	Rusland	252 —
Rusland	36 —	Portugal	242 —
Finland	23 —	Rumænien	246 —
Norge	20,7 —	Tyrkiet	153 —
Grækenland	2,3 —	Grækenland	8 —

Det fremgaar af disse Tal*), at medens Danmark i For-

*) Da Opgivelserne om Jærnvejsnettenes Størrelse skrive sig fra forskellige Tidspunkter, og da Folketællingerne i de forskellige

hold til Befolkningens Størrelse er godt forsynet, har det endnu særdeles langt tilbage, inden det faar Landet saa gjennemkrydset som det nordvestlige Evropa. De tre store Kulturlande og de tre smaa Lande, Belgien, Holland og Schweiz, ere ganske anderledes gjennemkrydsede end Danmark. Danmarks Net maatte forøges 3 à 4 Gange for at komme til at svare til Belgiens. — Naar Hensyn tages til Befolkningstætheden, o: til Areal og Folketal i Forening, staar Danmark kun tilbage for Sverig, Storbritannien og Schweiz.

Anlægssummen for de den 1ste Januar 1877 i Drift værende 181 Mil (1366 Kilom.) Jærnbane kan anslaaes til omtr. 118 Mill. Kr. De forskjellige Anlæg have været af en temmelig forskjellig Kostbarhed; men i sin Helhed maa det danske Banenet siges at være billigt anlagt. I Gjennemsnit har hver Kilometer kun kostet 85,000 à 90,000 Kr. Sammenholder man hermed de Oplysninger, der foreligge om Anlægsomkostningerne ved Udlandets Baner, vil man komme til det Resultat, at der neppe i noget Land, med Undtagelse af Norge og Sverig, er bygget saa billigt som her; men ved de norske Baner maa det erindres, at de næsten alle ere smalsporede, — de faa bredsporede have kostet ligesaa meget som de danske. I forskjellige Lande se vi følgende gjennemsnitlige Beløb af Anlægsomkostninger pr. Kilometer Jærnbane:

Lande ere anstillede til forskjellige Tider, frembyder Sammenligningen nogle Vanskeligheder. Forf. har — saavidt muligt — søgt at neutralisere disse Vanskeligheder; men Tallene kunne dog naturligvis kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtige.

i Storbritannien	c. 422,000	Kr.	
i Frankrig	- 335,000	—	
i Schweiz	- 255,000	—	
i Holland (Statsb.)	- 226,800	—	
i Preussen	- 224,700	—	(for samtlige tyske Baner kalkul. 198,000 Kr.)
i Rusland	- 224,000	—	
i Belgien	- 207,000	—	
i Italien (Statsb.)	- 180,000	—	
i Nordamerika	- 130,000	—	
i Sverig (Statsb.)	- 98,000	—	(samtl. Baner c. 70,000 Kr.)
i Danmark	- 85,000	—	
i Norge	- 65,600	—	

Det maa imidlertid erindres, at mange Omstændigheder gjøre Forholdene saa forskjellige i de forskjellige Lande, at en direkte Sammenligning vanskeliggjøres. I Udlandet bruges Dobbeltspor efter en stor Maalestok; Banegaardsanlægene maa være forholdsvis betydeligere og kostbarere i Lande, hvor Trafiken er særdeles levende; de uhyre Udgifter ved Expropriationer ved Byer som London og Paris tynde selvfølgelig ogsaa stærkt; Terrainforholdene lægge ofte store Vanskeligheder i Vejen (Gjennem boringen af Mont Cenis kostede saaledes 4 Mill. Kr. pr. Kilometer). I Storbritannien have derhos Bestikkelserne for at erhverve Koncessioner, og i Frankrig de Fordele, de privilegerede Kompagnier have vidst at forskaffe sig, gjort Anlægene dyrere end nødvendigt. — Selv om nu de særlige fordyrende Omstændigheder, der findes mange Steder i Udlandet, tages i Betragtning, tør det dog siges, at de skandinaviske Baner ere billigt anlagte, dels paa Grund af den Økonomi, der gennemgaaende er udvist, dels fordi vi have været forskaanede for de Udgifter, et Kapløb om Koncessionserhvervelse let fører med sig.

Efter den meget fyldige Fremstilling af de danske Jærnbaneanlægs Historie, som vi her have resumeret, giver «Danmarks Statistik» en Undersøgelse af alle de Jærnbanedriften vedrørende Forhold.

Først gives der Oplysninger om Driftens finansielle Resultat. De i Aaret 1875 i Drift værende Baner have i det nævnte Aar givet et Nettooverskud af:

de sjællandske Baner	2,215,400 Kr.
de lolland-falsterske	94,558 —
Statsbaner (excl. Gøteborgfarten) .	<u>1,571,669 —</u>
	tils. 3,881,627 Kr.

Da Banerne ved Begyndelsen af det omhandlede Drifts-
aar stod deres Ejere i c. 108,6 Million Kr., er Forrent-
ningen for dette Aar saaledes 3,57 pCt. Da der imidlertid
i dette Aar var flere helt ny eller dog ganske nylig
aabnede Baner i Drift (Kallundborgbanen, de lollandske
Baner, de syd- og vestjydske Baner), har det sin Interesse
hermed at jævnføre Resultatet af de to foregaaende Aar,
hvor dette Moment gjør sig lidt mindre stærkt gjældende.
Forrentningen i 1873 og 1874 var da 3,42 pCt., — altsaa
et Resultat, der paa det Nærmeste svarer til det fore-
gaaende. — Gaar man derimod ud fra, at det egenlige
Vejanlæg lige saa lidt som andre Vejanlæg skal direkte
forrentes, og fordrer man kun den egenlige Driftskapital
forrentet, stiller Resultatet sig selvfølgelig betydeligt
gunstigere. Efter den i «Danmarks Statistik» anstillede
Beregning vil Forrentningen da blive 6,3 pCt. Men denne
Rente fordeler sig saaledes, at der, medens det sjællandske
Selskabs Driftskapital kan anses forrentet med 10 pCt.,
knap kommer en Rente af 4 pCt. paa den i Statsbanernes
Drift anbragte Kapital.

Efter at have anstillet nøjere Beregninger af For-

rentningen af de til de forskjellige Baneanlæg medgaaede Kapitaler, følger en udførlig Fremstilling af alle de sjællandske Baners Driftshistorie, ligefra Roskildebanens Aabning i 1847 ned til de nyeste Tider. Der gives her en fuldstændig Oversigt over alle Driftsforhold, over Fartplanerne, Taxt- og Trafikforholdene, de finansielle Resultater m. m. Derefter følger de jydske-fynske Statsbaners Driftshistorie, og endelig vil der blive anstillet Sammenligning mellem de sjællandske Baners og Statsbanernes Driftsresultater.

Af de her anmeldte to Hefter er det første ledsaget af et særdeles interessant, smukt farvetrykt Kort over Danmarks Jærnbaner, Chausséer, Havne, Redningsstationer og Fyr. Efter Planen vil Værket blive ledsaget af et ikke ringe Antal interessante Kort og grafiske Fremstillinger.
