

Fremtidige Jernvejsanlæg: Vort sekundære Banenæt.

Af Dr. Will. Scharling.

Hvor forskellige end Anskuelserne ere med Hensyn til de rette Principer for Jernvejsanlæg og for disses Bestyrelse, tør det dog formentlig ventes anerkjendt fra alle Sider, at der i ethvert Land kan og bør skjælnes imellem principale og sekundære Jernvejsanlæg, et Banenæt af første og et af anden Rang, det første indbefattende Hovedkommunikationslinjerne, hvis Opgave det er at tilvejebringe Forbindelse imellem Hovedstaden og de enkelte Hoveddele af Landet saa vel som imellem disse indbyrdes, det andet omfattende de Baner, der, i Almindelighed som kortere Sidebaner til førstnævnte Næt, nærmest have til Opgave at betjene den mere lokale Trafik, det indre Samkvem i selve den enkelte Provins, om de end selvfølgelig tillige tjene til at bringe ogsaa dennes enkelte Dele i umiddelbar Forbindelse med Hovedstaden saa vel som det øvrige Land. Derimod kan der naturligvis komme megen Uenighed frem ved Afgjørelsen af det faktiske Spørgsmaal om, hvilke Baner der maa betragtes som Hovedlinjer, og hvilke der kun have sekundær Betydning. I to Artikler i «Dagbladet» for indeværende Aar (Nr. 90,

92, den 16. og 20. April 1878) har jeg søgt at give en Besvarelse af dette Spørgsmaal, idet jeg har ment at kunne gjøre gjældende, at det principale Banenæt maatte siges at være bragt til Afslutning, naar hvert enkelt Amt (bortset naturligvis fra Bornholm) var bragt i umiddelbar Jernvejsforbindelse med Hovedstaden og derhos de enkelte Landsdele vare bragte i direkte og let Forbindelse indbyrdes, og jeg har endvidere søgt at paavise, at dette vilde være Tilfældet, naar ved den paatænkte Struer-Oddesund-Bane med tilhørende Dampfart over Oddesund Thisted Amt var inddraget i den almindelige Jernvejsforbindelse og der ved en Forlængelse af Herning-Banen tilvejebragtes en midtjydsk Tværbane, der tilmed ved Hjælp af en kort Forbindelsesbane nordpaa (Silkeborg-Tange) bragte det nordøstlige Jylland i lettere Forbindelse med Esbjerg Havn, samt endelig naar der ved en vestsjællandsk Tværbane fra Sorø til Kallundborgbanen (Jyderup) blev skabt en kortere Forbindelse imellem Lolland-Falster og det sydlige Sjælland paa den ene Side, Fyn og Jylland paa den anden Side. Det blev tillige eftervist, at der til en umiddelbar Jernvejsforbindelse imellem de enkelte Landsdele og en gennemgaaende Godstrafik krævedes Anlæg af Dampfærger fra Sjælland til Falster, Fyn og Sverige, samt at dels disse Anlæg, dels Hensynet til den fornødne Enhed i Ledelsen af Driften gjorde det nødvendigt snarest muligt at skaffe Staten Raadighed over de sjællandske Baner enten ved Kjøb eller Forpagtning af Banerne. Først naar man paa denne Maade er naaet til en Afslutning af det egentlige Statsbanenæt, d. v. s. det Næt af Jernveje, ved hvis Anlæg og Drift Hensynet til Statsinteresserne maa være det Afgjørende, saa at der kun kan tages et underordnet

Hensyn til de lokale Interessers Krav paa denne eller hin Retningslinje for Banen eller paa denne eller hin Fartplan, som den for dem bekvemmest, — først da er Tiden kommen til at skride til Gjennemførelsen af et sekundært Banenæt, og inden dette sker, bør det da nøje overvejes, dels paa hvilken Maade man bedst vil naa til ikke blot nogle enkelte, spredte Lokalbaner, som vi alt have faaet dem i Randers-Grenaa-, Aarhus-Ryomgaard-, Odense - Svendborg- og snart Frederikssunds-Banen, men til et helt System af saadanne Baner, hvorved der bliver gjort lige Ret og Skjel imod de forskjellige Dele af Landet, navnlig de enkelte Amter, — dels om de Principer, hvorefter de nævnte Baner ere blevne anlagte, virkelig ere afpassede efter de Opgaver, som Forholdene stille dem, og navnlig ville egne sig for et helt System af Amtsveje. Det er disse Spørgsmaal, som jeg her ønskede at gjøre til Gjenstand for en nærmere Undersøgelse, og denne vil da fornemmelig angaa to Hovedspørgsmaal: hvorvidt bør fremtidige Lokalbaner anlægges paa samme Maade som de alt anlagte, eller bør ikke en lettere Bygningsmaade anvendes? og hvorvidt bør saadanne Baner anlægges som Statsbaner?

I.

Svære og lette Baner.

I det fra Landstinget i sidste Rigsdagssamling til Folketinget oversendte Lovforslag var det bestemt, at de fire i samme omhandlede Sidebaner (Tommerup - Assens og T. - Faaborg, Skive - Glyngøre og Oddesund - Thisted), der «nærmest bør henregnes til Amtsjernvejenes Klasse», skulde bygges efter et billigere Anlægssystem end det hidtil selv paa de lettere Statsbaner brugte, hvis Grund-

træk skulde være: «at der anvendes Lokomotiver af 10 à 12 Tons Vægt; at Kjørselshurtigheden ikke overstiger ca. 3 Mil i Timen; at Bevogtningen ved Ledde og Overkjørsler i Reglen bortfalder; at Broer og Stenkister bygges saa billigt som muligt; at Krumningsradier paa 1000 à 1200 Fod og Stigninger af 1:70 tilstedes; at Stationsbygningerne indskrænkes til det højst Fornødne og at der kun anbringes Hegn efter Reglerne for Landeveje», hvorhos et særligt, lettere Vognmateriel skulde anvendes. Disse Principer, som i Folketinget syntes at støde paa en Del Modstand, navnlig hos Repræsentanterne for de Egne, hvorigjennem saadanne lettere Baner skulde anlægges, ere utvivlsomt i det Hele rigtige, om der end muligvis kan være Tale om at modificere dem i enkelte Punkter. Skal der kunne være Tale om, hvad man maa anse for ønskeligt, at tilvejebringe et sekundært Banenæt i saa stor Udstrækning, at det i ligeligt Omfang tilfredsstiller de enkelte Egenes Krav paa at faa en let Adgang til Hovednettet og en bekvem indre Kommunikation, maa man ganske sikkert gaa over til et billigere Anlægssystem, end det hidtil brugte, og et, der i højere Grad er afpasset efter den Trafik, der vil kunne ventes paa de paa-gjældende Baner. Saalænge Talen er om en eller et Par enkelte Lokalbaner, synes det — og dette er en af Mislighederne ved denne stykkevis Behandling og Afgjørelse af disse Spørgsmaal — at være af underordnet Betydning, om man vælger et noget sværere eller et noget lettere Anlægssystem, thi den hele Besparelse synes ikke at have nogen væsentlig Betydning. Men anderledes stiller det sig, naar der er Tale om successivt at anlægge et stort Antal Lokalbaner. Der er er nu allerede foreslaaet — bortset fra de Baner, der formentlig bør optages

som Led af det egentlige Statsbanenæt — følgende Lokalbaner i Landstingets Forslag:

Thisted-Oddesund	8,12 Mil
Tommerup-Assens	3,52 -
Tommerup-Faaborg	5,46 -
Skive-Glyngøre	4,25 -
	<u>21,35 Mil</u>

og desforuden i Folketingets Betænkning af 1877:

Hobro-Løgstør	8,30 -
Odense-Bogense	5,38 -
Jyderup-Nykjøbing p. S.	6,00 -

i Alt ca. 41,00 Mil

og hertil vil formodentlig endnu komme 1 à 2 Baner igjennem den sydlige Del af Jylland, 1 Bane i det nordlige Jylland (Vendsyssel), samt, hvis det viser sig umuligt at faa den anlagt ved private Kræfter, Kjøge-Faxe-Rødvig-Banen, saa at det hele sekundære Banenæt, der endnu staar tilbage at bygge, næppe tør anslaaes mindre end i Alt 60 à 70 Mile. For et saadant Banenæt tør Forskjellen imellem selv det lettere Statsbanesystem og det af Landstinget foreslaaede System sikkert, anslaaes til omtrent 10 Mill. Kr. Selv om man nu maa indrømme, at dette Bæføh ikke vilde være helt bortkastet, eftersom det sværere Baneanlæg ganske vist i nogle Retninger vilde afgive et bedre Samfærdselsmiddel end det lettere, bliver det dog altid et Spørgsmaal, dels om ikke Fordelen vilde blive kjøbt uforholdsmæssig dyrt, dels og navnlig, om ikke Forholdet i alt Fald i flere Tilfælde maa siges at være dette, at der fornuftigvis kun vil være Valget mellem en let Bane eller ingen Bane, fordi den paagjældende Egn slet ikke afgiver Trafik nok for en svær Bane og derfor heller ikke vil kunne bygge den ved egne Kræfter og

endnu mindre faa den bygget ved private Kræfter, og ventelig heller ikke vil kunne sætte sit Krav paa at faa den bygget af Staten igjennem. Vilde man blot stille sig dette klart for Øje omkring i de paagjældende Egne, at Anlægget af en svær Bane (o: en Bane af samme Art som de lettere Statsbaner) vil blive betragtet som umuligt og uoverkommeligt for Staten og at Fordringen herpaa let udsætter Egnen for helt at blive afvist med sit Krav, er der al Grund til at tro, at man snart vilde komme til den Erkjendelse, at en let Bane dog er bedre end slet ingen — og maaske man endog tilsidst vilde komme til at indse, at den meget lette Bane, saaledes som det strax skal blive eftervist, ogsaa har sine Fortrin fremfor den sværere.

Indvendingerne imod det lette System gjælde fornemmelig den ringere Kjørselshastighed og Nødvendigheden af at omlade Godset; ved Siden heraf ere ogsaa Indvendinger imod at udelade Hegnet komme stærkt frem, og det kan vel nok være, at der maa tages Hensyn til disse sidste Indvendinger og at derfor den for de billigere Baner beregnede Sum maa forhøjes noget med Udgifter til Hegn og nogle flere Banevogterhuse, hvad der dog synes at være af mere underordnet Betydning, da Ugiftsførøgelsen hertil dog vel kun bliver ca. 10 à 15 000 Kr. pr. Mil. Derimod tillægges der ganske sikkert de to førstnævnte Indvendinger en meget overdreven Vægt og Betydning. Man siger saaledes, at en Kjørselshastighed af ca. 3 Mil i Timen ikke er stort mere end Diligencekjørsel i England, og at man altsaa langt billigere maatte kunne opnaa omtrent det Samme ved en efter engelsk Mønster indrettet Diligencebefordring, og man fremhæver, at det netop er den korte Tid, som en selv lidt længere

Rejse udkræver, der bevæger Mange til at foretage den, som ellers bleve hjemme, og at en saa ringe Kjørsels-hastighed derfor let vil formindske Trafiken. Selv om dette Sidste forholdt sig ganske rigtigt, er det klart, at den hele Indvending kun tager Hensyn til Personbefordringen og aldeles ikke til Godsbefordringen, der dog maaske endog kan siges at være en Hovedsag ved de her omtalte Baner, for saa vidt som deres Betydning for de paagjældende Egne væsentlig maa søges i den hele Økonomi i Varetransporten, som derved opnaas, og som bliver forholdsvis desto større, jo daarligere Vejene nu ere. Men ogsaa for Personbefordringen er den større Prisbillighed, hvormed denne kan finde Sted paa Jernvej, et Moment af særdeles stor Betydning, og det bliver et Spørgsmaal, om ikke dette Moment efter vore Forhold og vor Landbefolknings Skikke og Vaner er af nok saa stor Betydning som Hurtigheden. Tid er man i det Hele hos os mere ødsel med end med Penge, og Tiden har for den største Del af Befolkningen langt fra en saadan Værdi, som i et Forretningsland som England, hvor bogstaveligt Time is money. Men dertil kommer, hvad der er Hovedsagen, at Kjørselshastigheden paa disse Baner af den Grund bliver et Moment af mere underordnet Betydning, at Banerne i det Hele ville blive altfor korte, til at Tidsbesparelsen ved en hurtigere Kjørsel kan spille nogen betydelig Rolle. Stort mere end ca. 8 Mil vil næppe nogen af disse Baner blive, og paa denne Strækning vil det ikke gjøre nogen særdeles stor Forskjel, om ogsaa Kjørselshastigheden blev saa stor som paa de lette Statsbaner. Fra Ringkjøbing til Varde (Banen er 8,7 Mil lang) bruger det hurtigste Tog 2 Timer 3 Minuter — d. e. netop $4\frac{1}{4}$ Mil i Timen; men det er, vel at mærke, kun

et enkelt Tog, der gaar med denne Hastighed; de to andre Tog i samme Retning bruge henholdsvis 2 Timer 41" og 3 Timer 22" d. e. en faktisk Kjørselshastighed af henholdsvis 3,19 og 2,59 Mil i Timen. Paa Randers-Grenaa-Banen bruges mindst 2 Timer 38" om de 8,83 Mil, d. e. 3,15 Mil i Timen. Det kan altsaa lidet nytte at anvende betydelige Beløb. for at faa noget sværere Baner, naar de to Tredjedele af Togene ikke ville kjøre med stort større Hastighed end den nu for dem alle forudsatte*). Men selv om man fik alle Tog til at gaa med samme Hastighed som det førstnævnte — hvad der dog kun er lidet sandsynligt —, saa maa det erindres, at det her for det langt overvejende Antal Passagerer bogstavelig talt kun drejer sig om Minuter. Det viser sig jo nemlig selv paa Statsbanerne, hvor dog længere Rejser og gjennemgaaende Trafik spille en større Rolle, end de ville gjøre paa lokale Sidebaner, at uagtet Hovedrouten er over 60 Mile lang og Banernes samlede Længde (i 1875—76) 95 Mil, kjørte hened 43 pCt. af samlige Passagerer kun indtil 2 Mil og over 35 pCt. kun fra 2—5 Mil, — i Alt altsaa rejste over 78 pCt. af Passagererne højst 5 Mil ad Gangen. For hened Halvdelen af Passagererne vil det altsaa kun dreje sig om, hvorvidt de skulle kjøre i omtrent 28 eller i 40 Minuter, og for en anden Tredjedel om, hvorvidt deres Rejse fra 1 à 1½

*) Jeg gaar ud fra, at der med en Kjørselshastighed af ikke over 3 Mil i Timen menes, at der virkelig kjøres ca. 3 Mil i Timen, ikke, at der, naar der ingen Ophold var, vilde kunne kjøres denne Strækning i en Time. Selv om imidlertid dette Sidste er Mening, maa det erindres, at Forsinkelsen ved Ophold bliver forholdsvis mindre, jo ringere Hastighed der kjøres med, og at man derfor vistnok selv med en nominel Hastighed af 3 Mil i Timen faktisk vil kunne kjøre 2½ à 2¾ Mil.

Time kan reduceres til $\frac{3}{4}$ Time à 5 Quarter. Med al mulig Sympathi for utaalmodige Rejsende og med al Anerkjendelse af, at det er grumme kjedeligt at kjøre langsomt paa Jernbane, kan jeg dog ikke erkjende, at det er en Velfærdssag for de paagjældende Passagerer at spare den halve Time, som — højt regnet, er det hele Tillæg, de faa paa en Rejse af 5 à 6 Mil, saa lidt som jeg kan tro, at Banetrafiken vil lide føleligt herunder. Hvor Banerne kun ere 3—4 Mil lange — som Tommerup-Assens og Skive-Glyngøre Banerne, vil hele dette Tids-spørgsmaal blive af aldeles forsvindende Betydning, og for længere Baner vil omvendt Bekostningen forøges saa betydeligt ved det svære Anlæg, som er en nødvendig Betingelse for en hurtigere Kjørsel, at der under alle Omstændigheder skulde tabes en grumme stor Del af Trafiken, for at den ved Anlægget indvundne Besparelse skulde blive illusorisk. At betale herved 1 Mill. Kroner mere for Thistedbanen for at kunne bringe Kjørselshastigheden op fra $2\frac{1}{2}$ à 3 Mil til $3\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{4}$ Mil i Timen, vilde ganske sikkert ikke svare Regning — saa meget mindre som denne større Hastighed ved at kræve et sværere Baneanlæg i andre Retninger vilde medføre Ulemper for Persontrafiken, der sikkert ere langt føleligere og i langt højere Grad paavirke dennes Omfang, nemlig en Indskrænkning i Togenes Antal.

Vi ere herved komne til et Hovedpunkt i Spørgsmaalet om det rette Anlægssystem for lokale Sidebaner, som man ganske sikkert hidtil ikke har taget tilbørligt Hensyn til, nemlig Hensigtsmæssigheden — for ikke at sige Nødvendigheden — af at afpasse Baneanlæggets hele Økonomi efter den Trafik, som Egnen med Rimelighed kan ventes at ville afgive. Man er hidtil selv ved Anlægget

af lokale Sidebaner gaaet ud fra, at Banerne skulle anlægges efter en engang given Model, nemlig de lettere Statsbaner, og man synes aldeles ikke at have spurgt om, hvorvidt den paagjældende Egn kunde afgive en tilstrækkelig Trafik til at sysselsætte en saadan Bane tilstrækkeligt og derved drage den fulde Nytte af den. Det gjælder om en Jernbane som om ethvert Fabriks-Maskineri: jo mere uafbrudt den benyttes, desto større bliver dens Nyttevirkning, desto mere økonomisk dens hele Drift, og dette gjælder i Virkeligheden, hvad enten man kræver en direkte Forrentning af Anlægskapitalen eller ej. I første Tilfælde er det klart nok, at Banen skal forrentes med lige store Beløb, hvad enten den befares med to eller med ti Tog daglig, og om en stor Del af Driftsudgifterne gjælder det ligeledes, at de blive temmelig uforandrede, hvad enten Togenes Antal er større eller mindre. Paa lignende Maade befordres i det enkelte Tog enhver Vogn forholdsvis desto billigere, jo større Toget kan være, og den naturlige Følge heraf bliver da, at man naturligen altid vil stræbe at gjøre hvert Tog saa stort, som Banens Beskaffenhed tilsteder. Har man nu altsaa bygget en forholdsvis svær Bane i en tyndt befolknet Egn, bliver Resultatet — som paa Randers-Grenaa-Banen —, at man kan besørge og da ogsaa søger at besørge hele Trafiken med et eller to Tog daglig i hver Retning. Men herved er den paagjældende Egn aldeles ikke tjent; den maa tværtimod siges at være slet betjent, og denne Indskrænkning af Togenes Antal virker aldeles utvivlsomt langt mere til at formindske Søgningen end en formindsket Hastighed vilde gjøre. Netop hvor Talen er om en lokal Trafik, er det af allerstørste Betydning, at der nogenlunde hyppigt afgaar Tog. Skal man gjøre en længere Rejse,

vil det i Almindelighed være af mere underordnet Betydning, om man skal tiltræde den til et mindre bekvemt Klokkeslet; man opgiver næppe af den Grund Rejsen. Men hvor Talen er om en lille Udflugt paa nogle faa Mil, en Tour til Kjøbstaden eller et Besøg hos en Familie o. desl., der lægger man stor Vægt paa, dels at Afgangstiden er nogenlunde bekvem, dels og fornemmelig at Ankomsttiden er passende og at den Tid, man faar til Ophold paa Ankomststedet, netop passer til Ens Formaal, hverken bliver altfor kort eller altfor langt. Men dette kan, da Forholdene og Fordringerne i disse Retninger ere saa forskjellige, kun blive Tilfældet, naar der afgaar et større Antal Tog om Dagen til forskjellige Tider, saa at Enhver kan vælge, hvad der passer efter hans Lejlighed. Dette er efter min Overbevisning Hovedbetingelsen for en livlig Lokaltrafik og en lidt større eller lidt mindre Hastighed er i Sammenligning hermed af underordnet Betydning thi det nytter kun saare lidt, at man sparer $\frac{1}{2}$ Time paa Kjørselen; naar man maa ofre et Par Timer mere end fornødent paa Opholdet. Ellers vilde det ogsaa være uforklarligt, at det paa nogen Maade kunde svare Regning at lade Tog afgaa paa den samme Bane med saa forskjellig Hastighed, som nu er Tilfældet. Paa alle Baner finde vi ved Siden af egentlige Persontog saa kaldte blandede Tog, ja rene Godstog, der kjøre betydelig langsommere end hine, de sidstnævnte endog ofte dobbelt saa langsomt — og dog benyttes de alle, ja, stundom de langsommere mere end de hurtige, fordi de afgaa til bekvemmere Tider. Der er saaleds vistnok ingen Tvivl om, at der afgaar flere Passagerer til Roskilde fra Kjøbenhavn med Togene Kl. $8\frac{1}{4}$ og Kl. 9 Form. end med Toget Kl. $6\frac{3}{4}$ Morg., uagtet hine bruge $57'$,

dette kun 40' til Touren. Det tør vistnok ogsaa antages, at det ret heldige Resultat, som Odense-Svendborg-Banen har givet i Sammenligning med Randers-Grenaa-Banen, bl. A. for en ikke ringe Del skyldes den Omstændighed, at man her har kunnet lade gaa fire Tog daglig i hver Retning, og det bliver maaske et Spørgsmaal, om det ikke, naar Alt kommer til Alt, vilde have svaret Regning at foreøge Togenes Antal paa Randers-Grenaa-Banen fra to til tre i hver Retning, selv om de to Tog synes fuldkomment tilstrækkelige til at besørge Trafiken.

Dette er da sikkert det naturlige og rette Udgangspunkt for Afgjørelsen af det Spørgsmaal, hvor svær eller hvor let en Lokalbane bør bygges: at gaa ud fra, at der til en behørig Betjening af den paagjældende Egn og for at faa en nogenlunde tilfredsstillende Nyttevirkning af Banen udkræves mindst 3 à 4 Tog daglig i hver Retning — og da at spørge: hvor store behøve Togene under denne Forudsætning at være? for derefter at bestemme, hvilken Grad af Sværhed den paagjældende Bane maa have, paa hvilken Tog af denne Størrelse skulle kunne kjøre. At denne Beregning ikke lader sig ansætte med fuld mathematisk Nøjagtighed, er en Selvfølge, ligesom at der maa tages fornødent Hensyn til den successive Udvidelse af Trafiken, som en tiltagende Befolkning og en stigende Velstand vil føre med sig. Men tages de fornødne Hensyn hertil, vil man ganske sikkert ad denne Vej naa til langt bedre Resultater end ved at følge den hidtil betraadte: at gaa ud fra en efter helt andre Forhold — nemlig gennemgaaende Trafik, der nødvendig maa have en vis Kjørselshastighed — afpasset Model og de for denne passende Tog, og saa fastsætte disses Antal til, hvad der er tilstrækkeligt, altsaa strængt

nødvendigt, til at besørge Trafikken. At vedblive med at bygge Sidebaner efter samme Plan som Randers-Grenaa-Banen d. v. s. Baner, der ruinere dem, der overtage Anlægget, binde en større Kapital, end Samfundet ret vel kan undvære, i et helt uproduktivt Foretagende og derhos skaffe den paagjældende Egn en aldeles utilstrækkelig Betjening — det vilde være en saadan Urimelighed, at de Egne, der ville fremkomme med Krav paa saadanne Jernbaner, nødvendig maa møde en Afvisning fra Lovgivningsmagtens Side. Den absolute Betingelse for at gaa til et helt Næt af sekundære Baner maa være, at disse Baner blive billige og af en saadan Beskaffenhed, at de tilstede en paa én Gang hensigtsmæssig og økonomisk Drift.

Selv om nu Rigtigheden af disse Betragtninger indrømmes og det erkjendes, at lette Lokalbaner, ret beset, yde gunstigere Betingelser for en hensigtsmæssig Besørgelse af Persontrafiken end uforholdsmæssigt svære, vil man maaske gjøre den anden Indvending gjældende, som ovenfor blev nævnt, at saadanne Baner frembyde ugunstigere Vilkaar for Godstrafiken, idet de nødvendiggjøre Omladning af Godset. Dette er ganske vist en Ulempe, men man overdriver utvivlsomt i Almindelighed Betydningen heraf. Omladning af Gods til Stationer paa Sidebaner finder sikkert allerede nu Sted i større Omfang, end man almindelig tror. Tilførselen af Manufakturvarer og Kolonialvarer foregaar næppe i saa store Kvantiteter paa én Gang, at de ankomme til saadanne mindre Stationer i hele Vognladninger; selv om Banen blev af samme Art som Hovedbanen, vilde en Omladning dog vistnok ofte finde Sted af saadanne Varer. Omladning af Kreaturer frembyder næppe heller nogen sær følelig

Ulempe. Derimod er der ganske vist endel Varer, der almindelig forsendes i hele Vognladninger og helst maa undgaa en Omladning. Men det er vel ogsaa et Spørgsmaal, om det er saa helt ugjærligt at føre saadanne Vogne over fra en sværere til en lettere Bane eller omvendt. En saadan Overførsel finder jo nu alt Sted imellem de forskjellige Dele af Statsbanerne, og om den end vil frembyde større Vanskeligheder, hvor en meget let Lokalbane udgaar fra en af de svære Statsbaner, vil den dog vel næppe være umulig; kun er det vel en Selvfølge, at det sværere Materiels Godsvogne ikke kunne belæsses fuldt, naar de ere bestemte til at gaa over paa en let Bane. I det Hele maa det erindres, at Sagen, selv hvor en Omladning bliver nødvendig, reducerer sig til et Omkostningsspørgsmaal og at det herved bliver et Spørgsmaal, om ikke Varerne selv inclusive Omladningsomkostninger ville kunne transporteres billigere paa en let Bane end paa en svær, naar man stiller den naturlige Fordring, at Driften ikke blot skal kunne betale sig, men ogsaa forrente Drifsanlægget.

At dette sidste i ethvert Tilfælde bør gøres saa billigt som muligt, kan næppe omtvistes, og særlig bør Stationsbygningerne reduceres til det absolut Nødvendige. Man er hertillands meget forvænt og meget fordringsfuld i saa Henseende. At Baner, der kunne betale sig, bør forsynes ikke blot med solide, men med smukke Baneanlæggene, udstyrede med en vis Comfort, er en naturlig og rimelig Fordring; men at forlange det Samme af Baner, der knap kunne svare Regning, er mindre rimeligt, og man maa i ethvert Tilfælde hellere nøjes med meget tarvelige Stationsbygninger end opstille saadanne Fordringer, at Baneanlægget bliver uoverkommeligt. Jeg har

i Skotland set Sidebaner, hvor Stationerne ikke vare Andet end aabne Træskure med et lukket Rum i hver Ende, det ene for Billettøren, det andet for første Klasses Passagerer. Fuldt saa vidt behøver man vel ikke at gaa; men det vil ganske vist være heldigst baade for den paagjældende Egn og for Banen selv, om der kommer mange tarvelige Holdepladser fremfor nogle faa kostbare Stationer.

Da det saaledes i det Hele maa siges, at de Principer, som Landstinget har opstillet for Lokalbaner med Hensyn til Anlæggets Beskaffenhed, ere rigtige og stemmende med Forholdenes Natur, maa det ønskes, at Befolkningen i de Egne, hvor der vil blive Spørgsmaal om Anlæg af Lokalbaner, og særlig deres Repræsentanter i Rigsdagen ville gjøre sig fortrolige med den Tanke, at disse Baner fornuftigvis bør afpasses efter det Arbejde, som de skulle præstere, og at det vilde være ligesaa urimeligt at bygge en Jernbane fra Oddesund til Thisted eller fra Skive til Glyngøre efter den samme Plan, som en Jernbane fra Hamborg til Berlin, som om man vilde bygge et Gasværk for Thisted eller Skive med de samme Dimensioner som for Kjøbenhavn. Og for saa vidt man vil gjøre gjældende, at man dog ogsaa maa tage Hensyn til, at Trafikken efterhaanden tiltager, maa der svares, at dette Hensyn ganske vist bør tages og at Banen bør være beregnet paa at kunne optage den større Trafik, som kan ventes at komme i Løbet af en Menneskealder, men at det dog vilde være højst urimeligt nu at bygge en Jernbane, som først vilde passe til den Trafik, der muligen kommer om et halvt eller et helt Aarhundrede. For de Renter, der i den Tid spares af den nu og for en overskuelig Fremtid overflødige Bekostning, vil man

da til den Tid kunne bygge Banen om, saaledes at den kommer til at passe for de daværende Forhold. Det er ganske vist en Fejl, man kun altfor ofte begaar hertillands ved offentlige Anlæg, af en misforstaaet Økonomi at gjøre disse saa knappe, at de efter kort Tids Forløb vise sig ufyldetsgjørende; men det er lige saa fuldt en Fejl at bortødsle store Summer paa industrielle Anlæg, om hvilke det er givet, at de ere overflødige, blot fordi der muligvis engang vil blive Brug for dem. Alt, hvad der med Billighed kan forlanges, er, at der skal drages Omsorg for, at saadanne Anlæg, som kunne forudses engang at blive nødvendige eller dog ønskelige, ikke nu gjøres umulige; men det kan ikke være den nærværende Slægts Sag at bygge for Børnebørnene, hvad den ikke selv har Brug for — og ikke engang er vis paa, at hine ville faa Brug for. Og naar man har Valget imellem at faa et saadant Anlæg, som baade nu og for en overskuelig Fremtid fyldestgjør rimelige Krav, eller helt at give Afkald derpaa, fordi det udført i større Stil bliver uoverkommeligt — saa kan Valget næppe blive tvivlsomt.

II.

Stats- eller Kommunalbauer.

Medens det ikke kan Andet end billiges, at man i det sidst forelagte Lovforslag om nye Jernbaneanlæg er kommen bort fra at gjøre disse vigtige og efter deres Natur monopoliserede Samfærdselsmidler til Gjenstand for privat Entreprise, er det derimod et stort Spørgsmaal, om det er rigtigt, saaledes som foreslaaet, at gjøre de her omhandlede Lokalbaner til Statsbaner. Hvad enten man ser hen til de Momenter, der maa blive bestemmende for Valget af Retningslinje, eller til de Forhold,

hvorefter Driften bør ordnes, synes det langt naturligere at lægge Afgjørelsen i vedkommende Amtskommuners Hænder end i Statens Haand, og det saa meget mere, som saa godt som alle de for Tiden paatænkte Lokalbaner falde hver for sig helt indenfor Grænserne af et enkelt Amt*).

Det vil strax være indlysende, at det maa faa en ikke saa ringe Indflydelse paa Valget af Retningslinje, om man gjør en saadan Bane til Stats- eller til Amts-Bane. Skal den anlægges som Statsbane, maa det være, fordi man lægger en overvejende Vægt paa at faa den paagjældende Egns Centralpunkt, Banens Endepunkt, bragt i den lettest mulige Forbindelse med Hovedstaden og altsaa lægger Hovedvægten paa den gennemgaaende Trafik. Kun under denne Forudsætning er der Rimelighed i at henlægge Afgjørelsen til Statsrepræsentationen; denne maa uden Vanskelighed kunne afgjøre, hvor Banen under denne Forudsætning rettest bør udgaa fra Hovedbanen og hvilken Retningslinje der bedst opfylder det angivne Øjemed. Var Svendborg-Banen bleven gjort til en Statsbane, vilde det have været rettest at føre den til Nyborg istedetfor til Odense, og paa lignende Maade maa man som Statsrepræsentant utvivlsomt holde paa en Faaborg-Ringe Bane, der i sin Tid kan føres videre til Nyborg og eventuelt benyttes som Forbindelse med Udlandet fremfor den nuværende nordligere Linje over

*) Af de paatænkte Baner ligge følgende helt indenfor et enkelt Amt: Thisted - Oddeund (Thisted Amt), Skive - Glyngøre (Viborg Amt), Hobro - Løgstør (Aalborg Amt), Odense - Bogense (Odense Amt), Assens-Tommerup (Odense Amt), Faaborg-Ringe (Svendborg Amt), Jyderup - Nykjøbing (Holbæk Amt), eventuelt Kjøge-Rødvig - Banen (Præstø Amt). Kun hvis man vælger Faaborg-Tommerup-Banen, kommer denne til at gaa lidt ind i Odense Amt.

Odense-Strib. Saadanne Hensyn maa nødvendig spille Hovedrollen for Folkerepræsentanterne og blive bestemmende for Valget af Retningslinje for Statsbaner. Er det derimod Mening, at det fortrinsvis gjælder om at tilfredsstille de lokale Krav og i fyldigst Maal at betjene den paagjældende Egn ikke blot i det Hele, men ogsaa i det Enkelte, da synes det grumme unaturligt at henlægge Afgjørelsen til Rigsdagen, af hvis Medlemmer efter al Sandsynlighed de 80 eller maaske 90 pCt. ganske savne det Kjendskab til Egnen og til de stedlige Interesser, som er en nødvendig Betingelse for at træffe det rette Valg af Retningslinje for en Bane, der skal fyldestgøre disse Krav. Denne Afgjørelse synes naturlig at henhøre under vedkommende Amtsraad, der sikkert bedst vil vide at træffe det Rette.

Noget Lignende gjælder, efter at Banen først er bleven anlagt, om selve Driften. Ikke blot vil Amtet langt bedre kunne afpasse denne efter de stedlige Forholds Krav, end Hovedbestyrelsen for Statsbanerne, men den vil efter al Rimelighed ogsaa virkelig i en ganske anden Grad lade sig det være magtpaaliggende at lægge en efter Egnens Tarv og Ønsker afpasset Driftsplan end denne. For Statsbane-Bestyrelsen vil en saadan Sidebane nærmest være en generende Ulempe; man vil søge at drage den størst mulige Fordel af den for Statsbanerne ved at sætte Togene paa den i umiddelbar Forbindelse med Togene paa Hovedbanen, uden Hensyn til, om disse Tog passe for den lokale Trafik. Den vil næppe engang kunne skjænke disse Sidebaner den Opmærksomhed, det grundige Studium af Forholdene, som er Betingelsen for Valget af en tilfredsstillende Driftsplan. Henlægges en

saadan Sidebane under Statsbanebestyrelsen, vil denne i de ni Tilfælde af ti drive den efter de samme Principer, hvorefter hidtil Randers-Grenaa-Banen er styret; bliver Banen tilmed anlagt efter samme Model som denne, vil navnlig den naturlige Opfordring, som det sværere Baneanlæg giver til at samle Trafiken i et Par større Tog, ubetinget blive fulgt, medens der er al Grund til at vente, at en lokal Bestyrelse, der netop har den særlige Opgave at bringe den størst mulige Nytte for Beboerne ud af Banen, selv i dette Tilfælde vil følge en anden og for Egnen langt mere tilfredsstillende Fremgangsmaade.

Det tør saaledes anses for ubestrideligt, at de paagjældende Egne i enhver Henseende, baade for saa vidt angaar Anlæg og Drift, ville være langt bedre tjente med at faa disse Baner gjorte til Amtsbaner, over hvilke de faa fuld Raadighed, end med at faa dem gjorte til Statsbaner. Men hele denne Tanke om Amts- eller Kommunalbaner er for de Fleste endnu saa ny, og man har i den Grad levet sig ind i den Forestilling, at Jernbaner enten maa være Statsbaner eller private Anlæg, at man har ondt ved at gjøre sig fortrolig med den Paastand, at der gives en tredje Vej. Man maa saaledes være belavet paa endnu i nogen Tid at se en hel Række Indvendinger gjorte gjældende imod dette Forslag om at gjøre Amtskommuner til Herrer over de Baner, som anlægges netop for den paagjældende Amtskommunes Skyld og med det Hovedøjemed at fremme dens Udvikling og fyldestgjøre dens Krav og Interesser.

Den første og vigtigste Indvending vil være den finansielle: man betragter det som uoverkommeligt for en Amtskommune at inklade sig paa et saa stort

Foretagende som Anlægget af en Jernbane paa indtil 6 à 8 Mil; man anser en saadan Opgave for at være altfor stor for en Amtskommune med dens begrænsede Resourcer, og man gaar ud fra, at en saadan Ordning nødvendig maa paalægge Amtet langt betydeligere finansielle Ofre, end om Banens Anlæg skydes over paa Staten blot med et Tilskud fra Amtet. Overfor denne Betragtningensmaade maa det strax gjøres stærkt gjældende, at den finansielle Side af Sagen i og for sig kan blive ganske den samme, som nu paatænkt, fordi man gjør Banen til Amtsbane; hvad det kommer an paa, er nemlig at skaffe Amtet Raadigheden og Herredømmet over Banen, og det er ikke nogen nødvendig Følge heraf eller Forudsætning herfor, at Amtet kommer til at paatage sig større finansielle Byrder, end om den blev Statsbane. Det er i ethvert Tilfælde ikke min Hensigt med dette Forslag at ville forøge Amternes Byrde, det er tvært imod min Overbevisning, at mit Forslag i Realiteten vil stille Amtene gunstigere, end det efter det foreliggende Lovforslag vilde blive Tilfældet.

Først maa det i saa Henseende erindres, at man i Almindelighed gjør sig skyldig i nogen Illusion om den Fordel, som de paagjældende Amter faa ved at faa deres Lokalbaner gjorte til Statsbaner. Hvor Talen er om en enkelt Lokalbane, vil det ganske vist være en Fordel for vedkommende Amt at faa saa stor en Del af Udgiften som muligt lagt over paa Staten; men helt anderledes stiller det sig, hvor Talen er om et helt System af Amtsbaner. Der er alt i det Foregaaende (S. 273) nævnet syv Amter, i hvilke der er Tale om at anlægge Lokalbaner; til de der nævnte kan imidlertid endvidere føjes

Frederiksborg Amt (en Bane fra Hillerød Nord paa), Hjørring Amt, Aarhus Amt (en Bane til Odder), Vejle og Ringkjøbing Amter, i hvilke der ganske sikkert vil gjøres Krav paa Lokalbaner, samt eventuelt Maribo Amt (Øst-Falster) og Bornholm, ikke at tale om, at Staten alt har medvirket til og tildels helt anlagt Lokalbaner i Randers og Ribe Amter. Det er saaledes ikke mange Amter, hvori der ikke vil blive Tale om Anlæg af Lokalbaner, lidt før eller lidt senere, og det vil da ses, at det for en stor Del er en Illusion, naar et Amt tror, at det bliver fri for at bære hele den Del af Udgiften til en Bane, som den faar lagt over paa Staten. Thi Betingelsen herfor er, at det til Gjengjæld maa tage sin Del af Statsudgiften til Banerne i de andre Amter. Dersom Forholdet var dette, at alle Amter forholdsvis lige meget trængte til Lokalbaner, vilde det i Virkeligheden komme temmelig ud paa Et, om hvert Amt betalte sine Baner og dermed var fri for Tilskud til andre Baneanlæg, eller det fik en vis Qvota af Udgifterne til hine lagt over paa Staten mod at bære en ganske tilsvarende Qvota af Udgiften til de andre Amtsbaner. Nu er Forholdet imidlertid et noget andet, idet ikke alle Amter trænge lige stærkt til lokale Baner, og der vilde derfor ganske vist blive nogle Amter, som vilde vinde, andre, som vilde tabe ved, at Hovedbyrden ved Anlægget blev væltet over paa Staten. Det blev da et Spørgsmaal, om det ogsaa virkeligt er naturligt og billigt, at disse sidste Amter komme til at bære en saa meget større Del af Udgifterne til rent lokale Anlæg, der ere dem aldeles uvedkommende. Man har hidtil med Hensyn til Vejanlæg fulgt den Politik at lade hvert Amt for sig bære Udgiften til sine Lokalveje; det

er vistnok et Spørgsmaal, om det ikke vilde være rigtigt at fastholde denne Fremgangsmaade, om end med nogen Modifikation, ogsaa med Hensyn til de lokale Jernveje. Der vil ogsaa heri indeholdes noget Værn imod at oversvømmes af altfor urimelige Begjæringer om Anlæg af rent lokale Baner ved Statens Hjælp.

Se vi dernæst paa den finansielle Stilling, som Amterne efter det foreliggende Lovforslag vilde faa overfor de dem vedrørende Lokalbaner, da er den denne: Den paagjældende Provins betaler hele Expropriationssummen og det paagjældende Amt $\frac{1}{3}$ af de egentlige Anlægsomkostninger (derunder Udgift til Driftsmateriel), anslaaet til omtrent 90 000 Kr. pr. Mil, — men dette vel at mærke uden at erholde den mindste Indflydelse paa Banens Anlæg eller Drift og uden at erholde nogensomhelst Del af et eventuelt Driftsoverskud. Holdes dette vel for Øje og sammenholdes hermed, at det enkelte Amts Beboere som Medlemmer af Statssamfundet betale deres Andel af Udgifterne ved Baneanlægene i de andre Amter, bliver det et Spørgsmaal, om de ikke vilde staa sig langt bedre ved, at Forholdet blev vendt om, saaledes at Amtet kom til at betale de $\frac{2}{3}$ af Anlægsomkostningerne og saa til Gjengjæld blev Ejer af Banen og som saadan fik fuld Raadighed over Banen og kunde drive den paa den for Beboerne hensigtsmæssigste Maade og derhos erholdt det eventuelle Udbytte, som den i Tidens Løb efter al Sandsynlighed vil kunne give. Det er med andre Ord Systemet af 1873, som jeg foreslaar at vende tilbage til, men vel at mærke saaledes, at det blev Amtet, ikke Private, der fik Koncession paa Banen. De 80 000 Kr. pr. Mil, som Staten efter Loven af 23. Maj 1873 skulde tilskyde, vilde imid-

lertid udgjøre en langt større Andel af Omkostningerne ved de foreslaaede lette Baner end ved de i Henhold til nysnævnte Lov anlagte Baner; medens det for Randers—Grenaa-Banen kun var ca. 23 pCt. og for Odense—Svendborg-Banen endog knap 19 pCt. af Anlægsomkostningerne, vilde det for de i Lovforslaget omhandlede Baner blive fra $29\frac{1}{2}$ til $32\frac{1}{2}$ pCt. af Omkostningerne. Tages nu imidlertid ogsaa Expropriationsudgifterne, der efter Lovforslaget skulle afholdes af Provinsen, med i Betragtning, vil det sige, at af den samlede Udgift, der for de i Lovforslaget nævnte Baner udgjøre fra ca. 290 000 til ca. 352 000 Kr. pr. Banemil, vil ca. 135 000 à 160 000 Kr. eller omtr. 45 à 46 pCt. af de samlede Anlægsomkostninger (inklus. Driftsmateriel) blive afholdt af Staten eller af Provinsen i dens Helhed. Naar begge helt skjænke disse Beløb og give Afkald paa deres Forrentning — gaaende ud fra, at disse Udgifter nærmest gjælde egentlige Vejanlæg, som fornuftigvis ikke bør kræves forrentede — er der, eller i alt Fald bør der være, god Udsigt til, at Amtet vil kunne faa fuld Rente af den Merudgift, det efter denne Ordning vilde faa at udrede, medens det tillige har Chancen for i alt Fald med Tiden at faa ogsaa den øvrige Anlægs-kapital forrentet, og det beror i alt Fald paa det selv, om det i større eller mindre Omfang vil give Afkald herpaa for at gjøre Indrømmelse til Banetrafiken i Form af Taxtnedsættelser. At altsaa Amterne ville kunne være vel tjente med denne Ordning, der gjør dem fuldt til Herrer over Banen, derom nærer jeg for mit Vedkommende ingen Tvivl. Men paa den anden Side vil ogsaa Staten formentlig kunne være ganske vel tjent med denne Ordning. Dens Tilskud faar en bestemt, forud given Størrelse; og

den Omstændighed, at vedkommende Amt selv faar Chancerne for det mindre heldige saavel som for det heldige Resultat, vil bidrage til at gjøre det mere forsigtigt og besindigt i sine Krav paa Jernbaner, og der vil herved blive mere Udsigt til, at saadanne lokale Jernveje kun ville blive anlagte der, hvor der enten er Rimelighed for et passende Driftsoverskud af dem eller Trangen til dem virkelig er saa stor, at Egnen er villig til at gjøre et betydeligere Offer for at tilvejebringe dem.

Selv om man maatte være tilbøjelig til at indrømme Rigtigheden af det Anførte, vil man maaske fremsætte den Indvending, at denne Ordning, selv om den i Virkeligheden er den fordelagtigste for Amtet, dog i Øjeblikket vil paaføre det saadanne Udgifter, at det bliver uoverkommeligt for det. Der vil imidlertid næppe være Noget til Hinder for, at der i denne Henseende træffes en lignende Ordning med Hensyn til denne større Udgift, som der i Lovforslaget er truffen med det kommunale Tilskud til de paatænkte Statsbaner: at nemlig Staten forskudsvis i det ene ligesaavel som i det andet Tilfælde udreder Anlægsomkostningerne og at disse derefter med Fradrag af Statens Kvota refunderes den i Løbet af et vist Antal Aar. Hvad der er Hovedsagen, er nemlig kun, at det er Staten, som kommer til at yde den visse, Amtet derimod, som udreder den mindre visse Del af Anlægsomkostningerne, og at det er dette sidste som faar Chancerne for et godt saavel som for et mindre godt Resultat af Driften.

Endnu vil maaske den Indvending blive fremsat, at denne Ordning vil føre til en for et lille Land altfor talrig Mængde Jernbanebestyrelser og dermed til forholdsvis høje Administrationsudgifter. Denne Indvending

er man allerede af den Grund berettiget til hertillands kun at tillægge ringe Vægt, at den Fremgangsmaade, man hidtil har fulgt, netop har gaaet i denne Retning, og det selv hvor det gjaldt Baner, der ganske bestemt burde styres under Et. Loven af 23. Maj 1873 hviler paa den samme Forudsætning om en Mængde private Selskaber med særlige Bestyrelser, og man har ingen Betænkelighed haft ved at skabe særlige Bestyrelser for Randers—Grenaa-, Odense—Svendborg- og nu Kjøge—Faxe-Banerne. Jeg erkjender imidlertid gjerne, at der ikke i denne Praxis ligger noget egenligt Bevis for, at det saaledes fremkommende Resultat er det Rette. Derimod tror jeg, at man med temmelig Bestemthed tør sige, at der ikke vilde fremkomme noget heldigt Resultat ved at bebyrde Statsbanenettet med et helt System af Sidebaner. Erfaringerne fra andre Lande har tilstrækkelig godtgjort, at Driften af Sidebaner stundom have tynget i den Grad paa Hovedbaner, at selv gode Baner derved ere blevne bragte i en uheldig Stilling. Fastholdes det endvidere, at disse Lokalbaner i Virkeligheden ikke ere Andet end Dampsporveje, der som saadanne helst bør drives efter andre Principer end Hoved-Jernbaner, maa det vistnok ogsaa erkjendes, at deres Formaal bedre vil naas ved en særlig Styrelse, end naar de slaas sammen med Baner, der tildels have en anden Opgave. Der er heller ikke nogensomhelst Nødvendighed for, at Administrationen for saadan en lille Sidebane skal blive særlig kostbar, og det er, ret beset, vistnok et stort Spørgsmaal, om den i Virkeligheden vilde blive billigere, fordi den blev underordnet Statsbanernes Hovedbestyrelse. Det egenlige Administrations-Personale vilde vistnok blive ganske det samme.

Den Vej, der saaledes formentlig bør følges ved den fremtidige Udvikling af vore Jernvejsanlæg, er da denne: først at afslutte det egentlige Statsbanenæt og sammenknytte de forskjellige Landsdeles Banenæt til Enhed ved Hjælp af Dampfærger, — og derefter at give almindelige Lovregler om de Betingelser, under hvilke der kan gives de enkelte Amtskommuner*) Koncession paa lokale Baner. Disse Lovregler bør da gaa ud paa nærmere at fastsætte paa den ene Side det System, hvorefter Bygningen af saadanne lokale Baner bør anlægges, paa den anden Side Størrelsen af det Tilskud, som fra Statens Side kan tilstaa, samt den Maade, hvorpaa Amtskommunen kan rejse de fornødne Midler til Bygningen. I saa Henseende bemærkes, at det synes hensigtsmæssigt, saaledes som ogsaa sket ved Loven af 1873, at lade Staten i sin Helhed yde et større, den paagjældende Provins et mindre Tilskud, det sidste omtrent svarende til Expropriationsomkostningerne, men at det dog vistnok vil være rettest ogsaa at fastsætte dette Tilskud til et fast Beløb, da overdrevne Expropriationsfordringer vanskeligere ville kunne sættes igjennem, naar det er selve den paagjældende Egn, der skal udrede den. Det vil utvivlsomt endvidere være rigtigst at angive, hvilke Baner der paa disse Vilkaar kan kræves og gives Koncession paa; men Angivelsen heraf bør gjøres saa vag som muligt, idet Fastsættelsen af selve Retningslinjen bør overlades til Amdsraadet og Bykommunerne i Forening. Endelig maa der i Loven fastsættes, hvor stort et Beløb der aarlig maa udgives til disse Jernbaneanlæg

*) Det bemærkes udtrykkeligt, at der overalt i denne Afhandling ved *•Amtskommunen•* eller *•Amdtet•* er tænkt paa Kjøbstæder og Landdistriktet i Forening.

af Staten, og det baade direkte som Tilskud og indirekte som Forskud. Sættes det sidstnævnte, som i det foreliggende Lovforslag, til 2 Mill. Kr. aarlig, det første til 1 Mill. Kr., idet det overlades Koncessionshaveren at tilvejebringe det Manglende ved Prioritetslaan i Banen, vil det være muligt at tilvejebringe hele det sekundære Banenet, hvoraf Omridsene foran ere angivne, i Løbet af en halv Snes Aar.