

for idetmindste at være en ikke ganske usikker Ledestjerne. Men med denne Erfaring for Die tillader jeg mig netop at troe, at naar man holder fast ved den Betragtning, som jeg for fremsatte, og som jeg indrømmede kan fremsættes saaledes, at den faaer en vis Grad af Bægt, tager man ikke destomindre i høi Grad feil, ikke blot fordi der, hvad der allerede paa det Klareste fremgaaer af Commissionens Betænkning, er en høi Grad af Sandsynlighed for, at Frequentzen og Afbenyttelsen af Jernbanen ganske anderledes vil tiltage, naar den gennemløber hele Sjælland, end nu, da den er indfrænket til de 4 Mil fra Kjøbenhavn til Roeskilde; men man tager ogsaa heiligen feil, fordi man da overseer meget vigtige Omstændigheder, som have indvirket paa, at den roeskildske Jernbane ikke har betalt sig, eller givet det Udbytte, som man beregnede. Vi maae for det Første lægge Mærke til, at den roeskildske Jernbane ikke blot har kostet den Capital, for hvilken der udredes Udbytte til Actionairerne, ikke blot har kostet, hvad den var anslaaet til at koste, 1,500,000 Rbd., men at den har kostet 1,961,000 Rbd., altsaa næsten $\frac{1}{2}$ Million mere, og at der af denne $\frac{1}{2}$ Million for en Deel svares 4 pCt., og af en mindre Deel, nemlig af 100,000 Rbd., 5 pCt. i Rente, eller rettere sagt, at der hidtil er svaret 4 pCt. og 5 pCt. af de laante 400,000 Rbd.; thi fra 1ste Juni Termin iaar skal der svares 5 pCt. ogsaa for den Deel af Capitalen, som skyldes til Regjeringen. Naar man altsaa vil tale om den roeskildske Jernbanes Rentabilitet i Forhold til, hvad Rentabiliteten vil blive paa den hele forlængede Bane, maatte man til det Udbytte, som er udredet til Actionairerne, først lægge de 17,000 Rbd., som aarligt ere blevne betalte i Renter, og derved stiger Driftens Overstud op til 42,000 Rbd., hvilket næsten giver 3 pCt. af Actiecapitalen, 1,500,000 Rbd. Men dernæst maa man lægge Mærke til, at den mindre Jernbane, selv hvor der ikke er saadanne særegne Omstændigheder tilstede, som jeg strax skal tillade mig at gjøre opmærksom paa, altid koster mere at bestyre og underholde end en Jernbane, som har en længere Vejstrækning at gennemløbe. Dersom det Anslag, der i Almindelighed

gjøres for Driftsomkostningerne, at de skulde holde sig paa 50 pCt. af Bruttoindtægten, og saa er, hvad de fleste Baner have udbiist, noget for lavt, saa er det dog aldeles vist, at Driftsomkostningerne paa en længere Bane aldrig forholdsvis kunne blive saa store, som Driftsomkostningerne paa en kortere, og naar vi see hen til, at Driftsomkostningerne paa den roeskildske Jernbane, der ikke er mere end 4 Mil lang, har udgjort over 70 pCt., saa vil det vistnok indrømmes, at det i allerhøieste Grad er sandsynligt, at de ikke ville komme til at udgjøre Saameget, naar Banen bliver forlænget til Korsør. Dette er med Hensyn til Driftsomkostningerne i Almindelighed, der spille en saa væsentlig Rolle, naar Tælen er om, hvad Rentabiliteten kan anslaaes til. Jeg behøver neppe at gjøre opmærksom paa, at der er en stor Deel af Personellet, som skal lønnes, og som aldeles ikke staaer i Forhold til Banens Længde. Der behøves den samme Hovedadministration med den samme Løn, saavel for den store som for den lille Bane; der behøves en Deel af de Folk, der ere ansatte umiddelbart ved Banens Drift, om ikke netop i det samme Antal, naar Banen er lang, som naar den er kort, saa dog ganske vist ikke i et saa meget større Forhold i det ene som i det andet Tilfælde. Det Samme er ogsaa Tilfældet med en Deel andre Udgifter, der ingenlunde stige i samme Grad, som Banens Længde tiltager; der er en Deel Udgifter, som ikke blot hver Dag, men ved ethvert Tog gjentage sig, f. Ex. til Locomotivernes Opvarmning, og med Hensyn til, hvad der gaaer til Spilde af Kraften, hvergang et Tog er endt, og som, fordi de gjentage sig saa meget hyppigt om Aaret, løbe op til en ikke ganske ringe Sum; men dette Tab og Bekostningen, som er nødvendig for at sætte Kraften i Bevægelse, kan paa ingen Maade forstørres i samme Forhold, som den Veilængde tiltager, som Jernbanen har. Men ikke at tale om, at Driftsomkostningerne ved den længere Vejstrækning af ganske naturlige Grunde forringes, er der ved den mindre Banes Anlæg Udgifter, som idetmindste ikke i samme Grad kunne forstørres, naar der er Tale om en Banes Forlængelse.