

## Gjenpart.

„I Forbindelse med den af mig indgivne Ansøgning om Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Silkeborg til Herning og efter den mig ved Ministeriets gunstige Skrivelse af 28de Mai d. N. dertil givne Anledning tillader jeg mig herved for Ministeriet yderligere at andrage:

I Betragtning af de Priser, der hidtil er givet for saadanne lette bredsporede Baner som den paatænkte Silkeborg—Herning Bane, samt naar Hensyn tages til den i de senere Aar foregaaende betydelige Prisforhøielse paa alle Jernbanematerialier og paa Arbeidskraft af enhver Art, ville Omkostningerne ved Anlægget og Forsyningen med alt Fornødent af den heromhandlede Bane ikke kunne sættes lavere end 230,000 Rb. pr. Mil, af hvilken Sum Staten isølge Bestemmelsen i Loven af 23de Mai 1873 § 2 bliver Aktioner for dens Tilskud 40,000 Rb. pr. Mil, men dog saaledes, at der af Nettoudbyttet til de private Aktieieere forlods udbetales 5 pCt. af den øvrige Del af Aktiekapitalen eller 190,000 Rb. pr. Mil. Paa den anden Side vil der af en Silkeborg—Herning Bane langt fra kunne forventes en passende Rente af Anlægskapitalen, og skal jeg i saa Henseende oplyse, at Jernbanedirektør, Statsraad Holtz, paa Forespørgsel har udtalt den Formening, at der i de første Aar kun turde gjøres Regning paa et Nettoudbytte pr. Banemil af 3,500 Rb., hvilket Udbytte fremkommer saaledes:

## Indtægt:

40,000 Personer, Transportlængde 4 Mil à 16 $\beta$ . . . . .	26,600 Rb.
340,000 Cents, — 4 „ 1,360,000 Cents Mil à 1½ $\beta$ . . . . .	21,200 —
Postbefordring 900 Rb. pr. Mil . . . . .	4,500 —

pr. Mil 10,500 ialt 52,300 Rb.

## Udgift:

4 × 5 × 365 = 7,300 Togmil à 4¾ Rb. pr. Mil ca. . . . 7,000 Rb. ialt 35,000 Rb.

Netto pr. Mil 3,500 Rb. ialt 17,300 Rb.

(2 Tog daglig i hver Retning ialt 4 Tog).

saamt at dette Resultat kun kan opnaas ved, som det ses, at gjøre en moderat Løstforhøielse paa Person og Godsbefordringen, idet den første er ansat til 16  $\beta$  pr. Mil, medens den for Statsbanen kun udgjør 12  $\beta$ . og for Gods til 1½  $\beta$  pr. Str. Mil, istedetfor at Statsbanen kun tager 1, 0 s  $\beta$ . En yderligere Forhøielse af indtil 18  $\beta$  pr. Mil for Personer og 2  $\beta$  pr. Str. Mil for Gods vil rimeligvis blive nødvendig, og vil, naar Hensyn tages til samtlige lokale Forhold, ogsaa en saadan yderligere Forhøielse kunne foretages uden mindste Betænkelighed.

Efter foranstaaende Beregning bliver Nettoindtægten herved forpøget:

paa Personbefordringen med ⅓ eller ca. 3,000 Rb.

paa Godsbefordringen med ⅓ eller ca. 7,000 —

ialt 10,000 Rb.

eller pr. Mil 2,000 Rb. og Overflødet stiger altsaa herved til 5,500 Rb. pr. Mil.

Et saadant Udbytte i de første Aar skal just ikke friste Folk til at sætte Penge i et under alle Omstændigheder, dog meget voveligt Foretagende, og jeg og mine Venner tør derfor kun indlade os paa at overtage Anlæggets Udførelse under Forudsætning af, at Ministeriet fremdeles vil stille sig særlig velvilligt til Sagen og navnlig gjennem Finansloven tilvejebringe et Tilskud til Driften af 2,000 Rb. aarlig pr. Mil i de første 5 Aar samt indrømme en billig Udførelse af større Reparationer i Statsbanens Værksteder og endelig fri Medafbenyttelse af Stationen i Silkeborg saaledes, at det der ansatte Personale tillige udfører Tjenesten for Herningsbanens Vedkommende, hvilken Ordning af flere Grunde maa anses ønskelig og formentlig ogsaa vil kunne iværksættes uden nogen forpøget Udgift for Staten. Da Terrainvanskelighederne ere en Del større paa Herningsbanen end paa Grenaa og Svendborgbanen, og navnlig Strækningen fra Silkeborg til Christianshede vil medføre meget betydelige Jord- og Stenfløstarbejder, vil det, for at Anlægget kan udføres for den ansøgte Sum, være nødvendigt at indskrænke Driftsmateriellet, og man maa derfor bede fastslaaet, at der til Anskaffelse heraf ikke af Regjeringen kan fordres anvendt en højere Sum end 30,000 Rb. pr. Mil eller for 150,000 Rb., hvilken Sum ogsaa maa anses fuldkommen tilstrækkelig.

Af den foranstaaende Beregning fremgaar det, at Antallet af Togene paa Herningsbanen er ansat til 2 Tog daglig frem og tilbage, og maa man herved yderligere bemærke, at dette Antal ikke maa forpøges, før det har viist sig, at saadant kan ske med Fordel for Banen.