

Stigninger, der ville medføre betydelig forøgede Driftsomkostninger, men at man hellere maa udsætte sig for strax at gjøre en noget større Udgift, for derved at tilvejebringe et Arbejde, som vil kunne bruges i de kommende Aar.

Der er et Punkt, som er et Hovedpunkt i det billige System, der er opstillet, nemlig det, at der er gjort Regning paa ganske smaa Locomotiver, paa Locomotiver, der kun ville have at trække en Bruttovægt af circa 100 Centner. Forfatteren siger saaledes: „Ved at fordele Færdselen paa mange smaa Tog giver man ikke blot Publikum hyppigere Rejseleilighed, hvorved man betydelig forøger Local-Trafikken, men man gjør det muligt at anvende Locomotiver af ringe Kraft, der kun forbruge lidt Brændsel og kun tynge og slide ubetydeligt paa Skinnerne.“

Antages, at den ovennævnte Transportmasse (400 Personer og 800 Centner Gods pr. Meil af Banens Længde om Ugen) i Gjennemsnit transporteres 3 Meil, og gaae 6 Tog i hver Retning daglig, da behøver hvert Tog kun at befordre 50 Centner og at bestaae af en Passagervogn og en Godsvogn, og Locomotivet vil kun have at trække en Bruttovægt af c. 100 Centner. Der er imidlertid i hele denne Opfattelse en overordentlig stor Misforstaaelse. Om jeg ogsaa vil gaae ud fra, at den ærede Forfatter nøiagtig har ramt det Rigtige, at der i Gjennemsnit vil blive transporteret paa vore Jernbaner saa og saa mange Personer og saa og saa meget Gods, er det aldeles umuligt at fordele denne Transportmasse ligelig over hver enkelt Meil af Jernbanen, over hele Aaret og over hvert enkelt Tog, der afgaaer om Dagen. Naar dette lod sig gjøre, vilde det være et Mirakel, der var ligesaa stort som det med det constante Stod paa Frederiksborg, ja, maaskee endnu større. Det er ganske naturligt, at hvis man kunde fordele alle Passagerer og alt Gods, der gik med Jernbanen, ligelig, saaledes at der ikke gik flere og ikke færre Personer, ikke mere og ikke mindre Gods

med hvert Tog hele Aaret igjennem, saa behøvede man ikke saa store Locomotiver, men det gaaer jo ikke paa nogen Maade saaledes til. Man vil see, hvor stor Forskjel der er, af en lille Oplysning, jeg har faaet fra den sjællandske Jernbane. Der befordredes saaledes paa Banen i Februar Maaned d. A. 18,000 Personer og i Juli Maaned samme Aar 43,000 Personer. Den 7de Februar befordredes der 425 Personer og den 29de Juli 3,783; den 7de Februar afreiste fra Kjøbenhavn 90 Personer i 3 Tog og den 29de Juli 2,069 i 5 Tog eller i Gjennemsnit 414 Personer pr. Tog; paa et enkelt af disse gik imellem 7 à 800 Personer. Jeg maa imidlertid med Hensyn til Godstransporten gjøre den Bemærkning, at der findes det Omvendte Sted; paa den Tid, hvor Persontransporten er stærkest, er Godstransporten svagest, og omvendt. Det vil heraf sees, at det vil være umuligt saaledes at fordele Transportmassen ligelig over det Hele, her er kun Tale om en enkelt Bane, men saameget mindre gaaer det an at fordele den ligelig over det hele Land. Sæt, at der ved Vordingborg er 40 Personer, der ville til Ringsted, da kan det slet ikke nytte dem noget, at der staaer 40 Pladser ledige paa en Jernbanevogn, der gaaer fra Struer; naar der den 1ste Juli i Kjøbenhavn er nogle Tusinde Mennesker, der ville gaae med den sjællandske Jernbane, saa nytter det ikke, at der i Februar vil være ubemærket Plads; thi det vil da være meget for seent for disse Personer at foretage Rejsen. Selv om man vilde indrette det saaledes, at der daglig kom til at gaae disse smaa Localtog, er det indlysende, at der er saa mange Omstændigheder, som ville bewirke, at de enkelte Tog slet ikke vilde blive af samme Størrelse. Det, der i den Henseende har Indvirkning, er de forskjellige Egne og de forskjellige Aarstider; alene det, at Banen fra Kjøbenhavn til Korsør gaaer 3 Gange om Dagen, vil bewirke, at de Localtog, der slutte sig dertil, ville blive langt talrigere besøgte, end det vil være Tilfældet paa andre Baner.