

Allerede i flere Aar har man i Frankrig bestæftiget sig med Spørgsmaalet om Anlægget af lettere Jernbaner (chemins de fer vicinaux), der slutte sig til Hovedbanerne og bringe Trafik til disse. I Henseende til Constructionen af saadanne Baner foreligger der forskellige Forslag; det, jeg foreløbigt har bestemt mig for, svarer efter min Formening bedst til de Forhold, hvorom der her er Tale. Min Tanke har været, at Stribanen til Silkeborg fra Først af skulde anlægges efter de billigste Principer, men dog saaledes, at man senere, naar Trafikens Udvikling gjorde det nødvendigt, hovedsagelig ved en Forandring af Banens Skinner og Sveller, kunde sætte den istand til at modtage Hovedbanens Vogne og kunde lade Togene gaae med en Hastighed af 4 à 6 Mil i Timen. De ældre Skinner og det ældre Materiel vilde da kunne anvendes enten paa en Forlængelse af Banen eller paa nye Stribanier. Hvad der ifølge indvunden Erfaring kan præfereres af den allerletteste Slags af saadanne Baner fremgaaer formentlig bedst af hofsøiede Oplysninger om en Bane ved Blanzh. I Elsaf har man for kort Tid siden fuldbendt et System af 10 Miles Udstrækning, men medens man vel har anvendt Stigninger paa 1:80 og Krumningsradier paa 1,000 Fod, synes det dog, som om man strax har indrettet Banen for almindeligt Driftsmateriel; jeg har imidlertid ikke kunnet forstaae mig nøjagtige Oplysninger derom.

Om Anlæg og Drift af en let Jernbane ved Blanzh.

De forskellige Miner ere forbundne indbyrdes og med Canal du Centre ved en Bane af $1\frac{1}{2}$ Miles Længde. De aarlige Transporter overskrider 400,000 Tons (8 Millioner Centner) i en enkelt Retning.

Sporvidden er 32 engelske Tommer. Der er anvendt sammenlæste Vignoleskinner af 32 Pds. Vægt pr. Yard. Svellerens Afstand er 2' 8". Overbygningen har kostet 39,000 Rb. pr. dansk Mil.

Jordarbejdet har naaet en Pris af 70,000 Rb. i det lettere Terrain og en Pris af 175,000 Rb. pr. Mil paa de Strækninger, som have udfordret betydelige Arbejder, Udgravninger, Dæmninger, Broer og Viaducter. Man kan ansætte Anlægsomkostningerne til 105 à 120,000 Rb. pr. Mil.

Locomotiverne paa denne Bane veie 6 Tons.

Vognene ere indrettede til at bære 2 Tons.

Under disse Betingelser ere følgende Resultater opnaaede:

Paa Stigninger af $\frac{2}{1000}$ à $\frac{3}{1000}$ bestaae Togene af 30 Vogne, paa Stigninger af $\frac{10}{1000}$ à $\frac{12}{1000}$ af 20 Vogne. Under den sidste Forudsætning er Rhyttelasten 40 Tons. Togenes Middelhastighed er $2\frac{2}{3}$ à $3\frac{1}{3}$ Mil i Timen.

8 Tog om Dagen vilde være tilstrækkelige for at transportere 100,000 Tons (2 Millioner Centner) i den ene Retning og 10,000 Tons (200,000 Centner) i den anden. Med et Par Personvogne i hvert Godstog og et Par særskilte Persontog vilde man fuldstændigt kunne besørge Trafikken fra mindre betydelige Egne.

Et andet Spor, anlagt under lignende Betingelser med en Sporvidde af 3' 4" og en Længde af $6\frac{2}{3}$ Mil, vilde kun koste 875,000 Rb. at anlægge.

En svag Trafik vilde dække disse Udgifter, ja endog give Overskud. En Transportmasse af 80,000 Tons i den ene Retning og af 40,000 Tons i den anden Retning igjennem hele Banens Længde vilde, beregnet til en Tægt af $\frac{3}{4}$ f. pr. Centnermil, give en Bruttoindtægt af 125,000 Rb. En Indtægt af 35,000 Rb. for Personer vilde bringe Bruttoindtægten op til 160,000 Rb. eller omtrent 65 Rb. om Dagen pr. Mil, en Indtægt, der overskrideres af næsten alle europæiske Baner.