

med Overbygninge, jeg mener Svellerne, Skinnerne og tildeels Ballasten; thi der kan man foretage Forandringer med stor Lethed. Har man lagt svage Skinner, men til sin Tid finder det uønskeligt at faae sværere, fordi de første ikke længere svare til Trafikken, saa er der Intet iveien for at tage dem op, bruge dem andre Steder og lægge sværere i Stedet. Det forekommer mig derfor, at man navnlig med Hensyn til Overbygningen skal sørge for ikke at stifte større Capitaler i Jernbanerne, end man er nødt til, for ikke at faae større Capitaler at forrente end absolut nødvendigt. Det, der kan gjøre det tilladeligt at spare paa Overbygningen, er fortrinnsviis, naar man beslutter sig til kun at anvende smaa Tog, der kunne trækkes af smaa Locomotiver, idet disse, der thyge mindre, kunne bæres af lettere Skinner og lettere Sveller, der igjen kunne nøies med en mindre svær Ballast. Naar jeg saaledes tilraader navnlig at søge at gjøre Overbygningen ved Banerne billig, saa mener jeg, at det ikke er noget uvæsentligt Punkt, hvor jeg tilraader Besparelser, idet Befølsningerne ved den i Regelen udgjøre en meget betydelig Deel af den hele Anlægssum. Det er naturligviis meget forskjelligt ved de forskjellige Baner og efter de Forhold, hvorunder de bygges, men jeg troer, at man meget jevnlig seer, at Overbygningen koster en Trediedeel af den hele Anlægssum, saa en Besparelse i saa Henseende virkelig kan være væsentlig. Smaa Tog kunne jo befordre store Mængder, naar de kjøre saameget hyppigere, og derfor er der ikke Noget iveien for, at man mange Steder kan anvende smaa Tog. Der vindes ved saadanne, som trækkes af smaa Locomotiver, der bruge mindre Brændsel, at man ikke efter den forskjellige Trafik, der kan være fra den ene Dag til den anden, spiller saameget, som man gjør, naar man kjører med svære Locomotiver, der maae bruge betydeligt mere Brændsel. En anden Ting, hvorved det kan spares i Forbindelse dermed er, naar man vil indrette sig paa langsomme Tog, fordi ogsaa ved disse kan bruges de mindre Locomotiver, som afgive de nævnte Fordele. Desuden kan Overbygningen ved langsomme Tog gøres endnu mere let, fordi

Stødene undervejs blive meget mindre, naar Kjørslen er jevn, at det hyderligere bidrager til, at man bruger lettere Skinner.

Langsom Kjørsl vil desuden efter Ministeriets Forslag medføre, at man kan undvære Anvendelse af Bede og af Indhegninger af Banen, og derved kan gjøre Besparelser paa Banvogtstjenesten — Ting, der altid have en meget betydelig Indflydelse deels paa Anlægget og deels paa Driften.

Men Spørgsmaalet er jo, om nogen af de Fordele, jeg her har fremhævet ved at bygge Banen, hvor Omstændighederne tillade det, som let Bane, navnlig med let Overbygning, forandres ved, om Banen har Spor af 3 Fod 6 Tommers Brede eller af 4 Fod 8½ Tommers Brede. Jeg seer virkelig ikke nogen som helst Forandring derved, og jeg maa derfor sige, at medens jeg betragter det at bygge svære Baner, hvor man ikke behøver dem, og navnlig det, ikke at ville bygge Baner, fordi man ikke har Raad til at bygge dem svære, som om man ikke vilde bygge Veie i Landet, før man havde Raad til at give dem en smuk Brofælgning, saa mener jeg, at det, at finde smaa og bredsporede Jernbaner i samme Land, har nogen Lighed med, om en Landmand kunde falde paa at have Vogne, som nok kunde gaae paa hans egne Veie, men ikke paa Chausséerne — ja, det er rigtignok et umuligt Tilfælde — men for mig staaer det, som om han vilde benytte Vogne, med hvilke han ikke kunde komme ind paa Hovedveiene. Det forekommer mig som en given Sag, at her i Landet, hvor der er bygget saa lange Stykker af bredsporede Baner, maa man vedblive dermed, men der er ikke nogen Grund til at vedblive at bygge luttet svære Baner.

Naar jeg glæder mig til, at her er et Forslag til at bygge en let Bane, saa er det tildeels, fordi jeg haaber, at naar det lette Materiel, som man derved vil faae med den fælles Sporvidde, bliver prøvet, saa vil det efterhaanden komme ind paa de sværere Baner og mange Steder give Besparelser af Driften, som man ikke kan faae, saalænge man ikke har det.