

klarligt, at den endnu ikke er foregaaet, fordi Sagen endnu er saa ny og Beskræbellerne som ansørt navnlig have været rettede paa Betjeningen af de store Jærdselsveie.

Mangelen ved det nærværende Materiel træder klart frem i det uheldige Forhold, som er tilstede mellem dettes egen og de transporterede Mæssers Vægt. Paa det større Antal Normalbaner ville Personvognene findes indrettede for 30 á 50 Personer med en Vognvægt, der for en Passagerplads i Gjennemsnit vil udgjøre c. 4 Centner. Godsvoagnene ere indrettede til at bære Belastninger af 120—200 Centner med en Vognvægt, der i Gjennemsnit antages at kunne anslaaes til c. 0,75 Ctner pr. Ctner Belastning. Naar dertil kommer, at i Gjennemsnit kun c. $\frac{1}{4}$ af Passagerpladserne og c. $\frac{1}{3}$ af Godsvoagnsbelastningen kunne paaregnes benyttede, vil der for hver befordret Passager og for hvert befordret Centner Gods i Gjennemsnit være ført en død Vægt af henholdsvis c. 16 Ctner og $2\frac{1}{4}$ Ctner over Banen. Dette Forhold er saa ugunstigt, netop fordi det uafbrudt hviler paa enhver Transport, der foregaaer over Banen, at en Forandring deri bør tilveiebringes paa de mindre Baner, hvor den svagere Traffik vil stille Forholdet endnu uheldigere.

Vel er det afgjort, at den mindre Hastighed, som tænkes bragt i Anvendelse paa disse Baner, allerede vil tillade lettere Vognkonstruktioner og dermed forbedrede Betingelser, men det vil formentlig være muligt at komme Sagen nærmere. Den Retning, som Udviklingen af Driftsmateriellet maa følge, er vistnok angivet fuldkommen rigtigt af den Kommission, som i sin Tid blev nedsat af Indenrigsministeriet til Bedømmelse af det Røwanfke Sporveissystem — hvilket Projekt som bekendt ogsaa havde stillet sig til Opgave at tilveiebringe en Forbedring paa dette Omraade. Kommissionens Betænkning gaar ud paa at anbefale Anvendelsen af Vogne, der ere indrettede til mindre Belastninger, og som derfor lettere blive fuldtladede. Det er vel umiskjendeligt, at der lader sig tilveiebringe et gunstigere Forhold mellem Belastning og Vognvægt, jo større Enheden er, men dette vil kun komme til Gylldighed under Forudsætning af en Traffik, der til Stabilitet kan fylde Vognene; er dette ikke Tilfældet, maa Vogneneheden formindskes i Forhold til Traffikken, og det ses let, at t. Ex. 10 Vogne af 90 Ctners Bæreevne ville gjøre mere Fyldest ligeoverfor en svag Traffik paa en Lokalbane end en Vogn med den dobbelte Bæreevne.

Kun paa ganske enkelte Baner i Udlandet er dette Genfyn ifet tilstrækkelig Fyldest, og blandt disse fortjener Bröhlthalbanen i Rhinpreussen og Scholt-Westersteds Banen i Oldenborg at nævnes — særlig den sidstnævnte, der er anlagt under Forhold, som ganske svare til vore egne. Anlægget er gjort til Gjenstand for en meget fylbig Beretning af Geheimeraad Buresch, der har fore-

staaet Projekteringen og Udførelsen af Banen. Under Genvisning til denne Beskrivelse skal jeg bemærke, at dette Baneanlæg ogsaa i andre Retninger fortjener Opmærksomhed, fordi det med stor Konsekvens er afpasset efter de tilstedeværende Forhold, og derfor fremtræder med en usædvanlig billig Anlægskapital og et forholdsvis gunstigt Driftsresultat. Hvad Vognmateriellet angaar, da ere Personvognene indrettede saaledes, at de med en Vognvægt af c. 100 Ctner kunne befordre 36 Personer, og Godsvoagnene saaledes, at de med en Egenvægt af c. 50 Ctner kunne belastes med 100 Ctner, hvorefter altsaa Vognvægten vil udgjøre respektive

for en Passagerplads	c. $2\frac{3}{4}$ Ctn.
— 1 Ctn. Belastning	c. $\frac{1}{2}$ —

et Forhold, der altsaa er væsentlig gunstigere end det ovenfor omtalte.

Et lignende Vægtforhold er tilstræbt for de Vogne, som ere bestemte for den under Bygning værende Bane mellem Vemb og Lemvig, idet det efter de hidtil foreliggende Forarbejder antages, at Vognvægten vil kunne nedbringes til i Gjennemsnit: for en Passagerplads c. $2\frac{1}{2}$ Ctn.

— 1 Ctn. Belastning	c. $\frac{1}{2}$ —
-------------------------------	--------------------

For de i Lovforslaget omhandlede Baner turde disse Vogne afgive hensigtsmæssige Typer, men paa den anden Side maa de selvfølgelig kun betragtes som et Skridt fremad i den Retning, som maa følges, medens den videre Udvikling maa bestemmes efter den Erfaring, som Driften bringer.

Disse Vogne ere saaledes dels indrettede for mindre Belastninger, dels af en større Lethed i Konstruktionen som Følge af den mindre Hastighed, hvormed de ville blive fremsførte, og de mindre Tog, hvori de ville indtræde. Idet de tilstedeværende Konstruktioner forudsatte Tog paa 120—150 Axler og Hastigheden af indtil 10 á 12 Mil i Timen, vil det let ses, at meget betydelige Reduktioner lade sig tilveiebringe ligeoverfor Hastigheden af indtil 4 Mil i Timen og Tog, som neppe kunne antages at ville naa over 20 Axler.

Hastighedsfælden af den maximale Hastighed, som saaledes staar i nøje Forbindelse med Konstruktionen af Vognmateriellet, maa tillige ske saaledes, at der derved opnaas hele den Fordel, som følger med, at Indhegningen af Banen og Bevogningen af Overfjærserne kan bortfalde. Derved vindes ikke alene en betydelig Besparelse paa Anlægget og den fremtidige Vedligeholdelse, men navnlig frigjøres Driften for hele det Apparat, som nu er bundet til Betjeningen af Overfjærserne uden at komme til fuld Nytte paa andre Punkter. Men paa den anden Side bør Hastigheden ikke indskrænkes mere end nødvendigt for Opnaaelse af dette Diemed, og derved de gunstige Betingelser tabes, som Jernbanen netop skulde tilbyde Transporterne. Om at gaa væsentlig un-