

Lovf. om forskj. Jernbaneanlæg i Fyn og Sjælland.

der den nuværende Hastighed for Godstogene kan der formentlig ikke være Spørgsmaal.

Det er nu fra de fleste Sider erkendt, at Indhegningen og Bevogtningen vil kunne opgives ligeoverfor Hastigheden indtil 4 Mil i Timen, naar Togene ere i Besiddelse af en vis, nærmere bestemt Bremsningssevne. Det er derved tillige forudsat, at Anlægget er i Besiddelse af en selvstændig Bane og ikke er nedlagt i Bete, paa hvilke der ifølge den ovennævnte Kommissions Udtalelse ikke bør tilstedes stærkere Fart end 2 Mil i Timen. En saa ringe Hastighed vilde formentlig være aldeles utilfredsstillende for de fleste Transporter og et væsentligt Fortrin, som Jernbaner og tilhørende fremfor Landevejsvejene, ligger netop deri, at de tilstede en passende Hastighed og Muligheden for en videre Udvikling af denne, naar Trafikken maatte kræve det.

Den ovenfor anførte Grændse for Hastigheden falder sammen med de Bestemmelser, som indholdes i de tydske Jernbanebestyrelsens Grundtræk for sekundære Baner, ifølge hvis §§ 27 og 28 Indhegning og Bevogtning kun anses for nødvendig paa særdeles befærde Punkter, naar Hastigheden ikke overstrider 4 Mil i Timen. Som saadanne Punkter maa særlig nævnes Overfjorslerne ved Stationsanlægene, hvor Færdselen naturligvis vil samle sig. Med denne Hastighed af 4 Mil i Timen befæres jevnlige Lokalbanerne i Udlandet, og den overskrides ikke sjældent. Der skjønnes derfor ikke at kunne være nogen Betænelighed tilstede ved at lægge den til Grund for regulære Tog paa de her omhandlede Baner, og det saa meget mindre, som Politireglementet for vore bestaaende Baner tillader irregulære Arbeidstog at befære disse med 3 Mils Fart i Timen, naar de ikke kunne signaliseres til Banearbejderne og Ledvogterne. Med en fri Hastighed af 4 Mil i Timen vil det være muligt at opnaa Gjennemsnitshastigheder af 2 à 3 Mil i Timen inkl. Op-holdene paa Stationerne, — altsaa Kjøretider, der ikke komme lavere, men snarere højere end de for Tiden for Godstogene og tilbels for de blandede Tog gjældende.

I Ministeriets ovennævnte Skrivelse af 15de Januar d. A. ere Grundtrækkene for Anlægget af Lokalbanerne opgivne saaledes:

1. at Banerne drives med et lettere Materiel.
2. at Togenes Hastighed indskrænkes til $2\frac{1}{2}$ à 3 Mil i Timen.
3. at der som Følge af den langsommere Kjørsel ubelædes Ledde for Overfjorslerne ligesom ogsaa Bevogtningen af de offentlige Overfjorsler bortfalder.
4. at der tilstedes stærkere Stignings- og Krumningsforhold, hvis Maxima antages at kunne ansættes til 1 : 70 à 1 : 80 for Stigningernes Vedkommende og til 1000 à 1200 Fods Nabier for Kurvernes Vedkommende.

5. at Broer og Stenkister bygges saa billigt som muligt.
6. at Overbygningens Stykke indskrænkes i Forhold til de ovenfor angivne tekniske Bestemmelser.
7. at Stationerne indskrænkes til det høist Fornødne.
8. at Tegn anbringes efter en væsentlig mindre Maalestof end hidtil.

Efter det ovenfor Udviklede er det altsaa med fuld Føje, at Anvendelsen af det lettere Driftsmateriel i Forening med den mindre Hastighed er stillet i Spidsen, fordi det er igjennem Bestemmelsen af disse saavel som i Organisationen af Driften — overhovedet i Systemets arbejdende Faktorer — at Løsningen af Spørgsmaalet væsentligst maa søges; det faste Anlæg kan uden Vanskelighed afpasses derefter, og de af Ministeriet i saa Henseende fremsatte Regler maa siges at bestemme dette saa nøje som det i sin Almindelighed er muligt under fornødent Hensyn til de her i Landet tilstedeværende Forhold.

Med de i Lovforslaget omhandlede Baner for Die — nemlig Sidebanerne til Ishjeds, Assens og Faaborg — skal jeg nedenfor udtale mig om de mere detaillerede Bygningsbestemmelser, som formenes at kunne bringes i Anvendelse og med Hensyn til hvilke det navnlig bør fremhæves, at om end Anlægget saavidt muligt maa søges afpasset efter den forventede Trafik, vil det paa den anden Side ikke være rigtigt at anlægge en altfor snever Maalestof, fordi hverken Trafikken eller dens fremtidige Udvikling forud lader sig bedømme nøjagtigt, og dette gjælder da navnlig om de Dele af Anlægget, som senere vanskelig lader sig om-danne, og hvortil Sporvidden, Stignings- og Krumningsforholdene og tilbels Overbygningen høre. Det øvrige Tilbehør vil derimod kunne indskrænkes til det høist Fornødne og senere udvikles efter det tilstedeværende Behov; Stationerne ville kunne udvides, Banevogterhuse tilføjes, Lønmærkekonstruktioner erstatte med permanente osv.

Sporvidden antages ubetinget at burde være den normale, saaledes som det ogsaa har været forudsat ved Lovforslagets Forelæggelse og saaledes at man forbliver i Overensstemmelse med de hidtil fulgte Principer, hvorefter de i Lov af 23de Mai 1873 nævnte Sidebaner saavel som Banen fra Bemib til Lemvig bygges bredsporede.

De Betragtninger, som i saa Henseende ere gjorte gjældende af den af Indenrigsministeriet i sin Tid nedsatte Kommission angaaende Hensigtsmæssigheden af smalsporede Jernbaner, ere formentlig afgjørende til Fordel for det normale Spor, som der i det Hele taget vel neppe vil blive Spørgsmaal om at fravige ved Jernbaneanlæg i Danmark. Af denne Kommission er der opstillet en Beregning over den Besparelse i An-