

i Lovforslagets § 5 ere anførte som de Maxima, det paahviler vedkommende Amts- og Kjøbstadskommuner at tilsvare som deres Andel i Anlægsudgifterne, ere noget afvigende fra de tilsvarende Belsøb, som fandtes opførte i det af Landstinget i sidste Samling vedtagne Lovforslag, skal man

flutteligen fremhæve, at dette er begrundet i de Resultater, som den stedfundne Revision af Planerne for de paagjældende Jernbaneanlæg og af Overslagene over de dermed forbundne Udgifter har givet.

Bilag.

Efterat Indenrigsministeriet i Skrivelse af 15de Januar d. A. til Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om forskellige Jernbaneanlæg i Sjælland og Fyn havde udtalt sig om de Grundtræk, som formentes i Almindelighed at maatte følges ved Anlægene af de egentlige Lokalbener, har Ministeriet derefter i Skrivelse af 3die Mai d. A. paalagt mig at fremkomme med et mere detailleret Program for Anlægget af saadanne Baner.

Til Opfyldelse af dette Hverv har jeg besøgt forskellige lignende Anlæg i Udlandet og saavidt muligt gjort mig bekendt med den omfangsrige Litteratur, der har udviklet sig paa dette Omraade. Det er navnlig i Tyskland, at jeg har søgt Oplysninger i denne Retning, dels fordi Forholdene her paa mange Steder komme vore egne nær, og dels fordi det foreliggende Spørgsmaal formentlig her maa siges at være fyldigst behandlet. Den der bestaaende Forening af tydske Jernbanebestyrelser har som bekendt forenet sig om bestemt Grundtræk for Anlægget af sekundære Jernbaner.

Allerede Betragtningen af disse Grundtræk viser Banfeligheden ved at indordne de sekundære Baneanlæg under sælles Regler, idet det har været nødvendigt at gruppere Banerne i forskellige Klasser, der igjen fremtræde med Underafdelinger for saaledes at kunne passe Anlægene efter de forskellige Forhold, under hvilke de befinde sig. Det synes da ogsaa at være en Selvfølge, at disse Forhold maa blive afgjørende i hvert enkelt Tilfælde. I Bjerghande t. Ex. er det nødvendigt at følge andre Regler for Anlægene end i Sletlande; Baner, der ere bestemte for Mineraltransporter kræve andre Betingelser end Baner, der skulle betjene et agerdyrkende Land, ligesom Hensynet til Trafikkens Størrelse, Tilslutningen til bestaaende Baner eller Tilstøbeverelsen af et bestemt Driftsmateriel og andre lignende Omstændigheder maa blive medbestemmende for det paagjældende Anlægs Bestaffenhed. Som Følge heraf fremtræde ogsaa de Programmer, der i forskellige Lande ere opstillede for Anlæg af sekundære Baner, i forskellige Skikkelser, men af dem alle fremgaar der dog en sælles Anskuelse om, at Bestræbelserne i stærkere Grad end det hidtil er sket, bør rettes paa, at saavel Anlægget som Driften slutter sig saa nøie som muligt til de foreliggende Forhold. Skal der altsaa opstilles et Program med Gyldighed for Lokalbener i Almindelighed, bliver det

nødvendigt at give dette meget vide Grændser; er der derimod kun Spørgsmaal om en Række Baner, der i det Væsentlige befinde sig under samme Forhold, vil det være muligt at drage snevrere Grændser, og da der for vort Lands Vedkommende er en ikke ringe Ensartethed tilstede, saavel hvad Terrainforholdene som Transporternes Bestaffenhed angaar, vil saaledes ogsaa et større Antal Baner kunne indordnes under bestemte Regler.

Lokalbenerne betinge som anført en vis Bevægelighed i Systemet, der er saa meget vanskeliggere at fremkalde, som Udviklingen af Jernbanevæsenet hidtil netop er gaat i Retning af at fastslaa bestemte Normer saavel i Anlæg som Drift. At dette er sket, ligger iøvrigt i Sagens Natur, idet Jernbanerne først og fremmest have maattet arbejde paa at tilfredsstille de store Kommunikationslinier, der i det Væsentlige ere underkastede de samme Fordringer i Henseende til Transporternes Omfang og Hastighed. En Følge heraf har igjen været, at de hidtil frembragte Anlæg have modtaget et ensartet Præg, og at der har udviklet sig Regler og Sikkerhedsforanstaltninger, der efterhaanden have vundet Hævd som almengyldige og derefter ere bragte i Anvendelse paa Steder, hvor de ikke høre hjemme.

Heri maa tillige Grunden søges til, at saa saa Baner af lettere Konstruktion hidtil ere komne til Udførelse; men dette gælder dog mere for Udlandets end for vort eget Lands Vedkommende. Efter Heusinger v. Waldeggs Handbuch für specielle Eisenbahntechnik meddeles nedenfor en Oversigt over de i Tyskland, Østerrig og Ungarn udførte sekundære Anlæg, som tillige betjene Persontrafikken, og isølge hvilken Tyskland kun fremtræder med ialt c. 56 Mil; Østerrig og Ungarn med c. 72 Mil. Det maa derved bemærkes, at den overveiende Deel af disse Baner nærmest staar i Række med nogle af vore Hovedbaner, saaledes som det fremgaar af de i Oversigten indeholdte Angivelser af Skinnævægt og øvrige tekniske Forhold. En bestemt Adskillelse mellem Hovedbaner og sekundære Baner lader sig overhovedet ikke opstille; de gaa gradvis over i hinanden. Som Følge af den svagere Trafik, de skulle betjene, ere de sekundære Baners Anlæg af en lavere Orden og ligesom t. Ex. den østlige Længdebane gennem Sjælland med sammes Fortsættelse gennem Hertugdømmerne nærmest maa betegnes som en sekundær Bane lige overfor de fra Hamborg udgaaende Hovedbaner, saaledes ville Banerne fra Grenaa og Thisted forholde sig paa samme Maade til den øst- og vesttyske Længdebane.