

Sekundære Baner i Østerrig-Ungarn.	Aabnet Aar.	Længde. Meil.	Stimevægt pr. Yard. Engl. Ø.	Maximal- figting.	Mindste Radius. Fod.
Normalsporede:					
Balkang-Berjamos .....	1870	6,05	51,0	1 : 400	1200'
Bámoš-Gyork-Gyongyos .....	1870	1,44	47,6	.....	.....
Miskolcz-Bauréve .....	1871	6,09	47,6	.....	.....
Fuzes-Albony-Erlan .....	1872	2,18	47,6	.....	.....
Miskolcz-Diosgyör .....	1873	1,00	47,6	.....	.....
Banréve-Feled-Fulek .....	1873	6,43	47,6	.....	.....
Altsohl-Neusohl .....	1873	2,84	47,6	.....	.....
Bojtek-Boysan .....	1874	6,05	51,0	1 : 125	.....
Lót-Megyn-Eurany .....	1874	1,01	53,6	1 : 100	900'
Banréve-Rošman-Dobšchan .....	1874	9,28	.....	.....	.....
Feled-Theissholz .....	1874	6,57	.....	.....	.....
Arad-Rörösthäl .....	1877	8,25	.....	1 : 300	.....
Bozen-Meran .....	.....	4,15	48,4-60,5	1 : 100	600'
Ebersdorf-Würbenthal .....	1878	2,66	56,4	.....	450'
Kriegsdorf-Römerstadt .....	1878	1,84	56,4	1 : 72,4	450'
Smalsporede:					
Lambach-Gmunden .....	1855	3,75	28,6	1 : 29	450'
Gran-Bregnitz-Schemnitz .....	1873	3,05	30,2	1 : 50	.....

Som det afgjørende Moment ved Overgangen til de sekundære Baneanlæg fremhæves i Almindelighed en Indskrænkning i den Hastighed, hvormed Transporterne fremsføres, og af denne uledes igjen de Modifikationer, der som Følge heraf lade sig opnaa dels paa Anlæggets og dels paa Driftens Omraade. Naar Hastigheden ikke overskrider et bestemt Maximum, der isørigt fastsættes forssjelligt, erkjendes det, at Indhegning af Banen og Bevogtning af Niveauoverfjorslerne kan bortfalde; af denne Grund vil Overbygningens Styrke kunne indskræntes, ligesom der ogsaa opnaas en større Nyttevirkning, idet Modstandene formindskes ved den mindre Hastighed.

Om nu end gaanske vist dermed de væsentligste Momenter ere nævne, turde det dog være mindre rigtigt alene at stille Hastigheden i første Række, idet der vil kunne paavises ikke faa Baner, paa hvilke Hastigheden er nedbragt endogsaa meget betydeligt uden dog at have medført de Fordels, som skulde knytte sig dertil. Et andet Hensyn synes ved Siden heraf at være af nok saa megen Betydning — nemlig Balget af Driftsmateriellet, og dette Spørgsmaal har neppe hidtil

været behandlet med den Opmærksomhed, som det fortjener.

Jernbanen arbejder som betjendt med Vognen som Enhed, og denne maa vistnok siges at være det egentlige Udtryk for Trafikkens Behov. Under Paavirkning af de ovenfor nævnte Fordringer til Hovedbanerne har ogsaa denne udviklet sig til en høi Grad af Ensartethed, der vel kan være motiveret paa disse Baner, men som ikke er paa sin Plads, naar det gjælder om at betjene en Trafik af en hel anden Art. Paa dette Punkt turde der vistnok være begaet flere Feil derved, at man i for høi Grad har bundet sig til bestemte Normer istedetfor at søge at fremkalde nye Typer, som svarede mere til de foreliggende Forhold. Paa de andre Transportomraader er denne Udvikling foregaaet i Tidernes Løb, og saavel for Skibsfarten som for den almindelige Vognførbjels Bedkommende ses Befordringsmidlerne at være nøie afpassede efter Transporternes Krav; for Jernbanens Bedkommende turde det være utvivlsomt, at en lignende Udvikling maa komme tilstede — om den end ifølge sin Natur vil bevæge sig indenfor snævrere Grændse — medens det er fuldkommen for