

Klarligt, at den endnu ikke er foregaaet, fordi Sagen endnu er saa ny og Bestræbelserne som anført navnlig have været rettede paa Betjeningen af de store Jernbanelinier.

Mangelen ved det nærværende Materiel træder klart frem i det uheldige Forhold, som er tilfælde mellem dettes egen og de transporterede Mæssers Vægt. Paa det større Antal Normalbaner ville Personvognene findes indrettede for 30 à 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 Godsvoagnabelastninger kunne paaregnes benyttede, vil der for hver befordret Passager og for hvert befordret Centner Gods i Gjennemsnit være ført en høj 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 Trækraft 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 Røswanke Sporvejsystem — 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 fuldladede. 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 Gylde under Forudsætning af en Trækraft, der til Stabilitet kan fylde Vognene; er dette ikke Tilfældet, maa Vogneneheden formindskes i Forhold til Trækraften, og det ses let, at t. Ex. 10 Vogne af 90 Ctners Bæreevne ville gjøre mere Fyldest ligeoverfor en svag Trækraft paa en Lokalbane end en Vogn med den dobbelte Bæreevne.

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

staaet Projekteringen og Udførelsen af Banen. Under Henvisning 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 Løg, hvori de ville indtræde. I det de tilstedeværende Konstruktioner forudsætte Løg paa 120—150 Axlere og Hastigheden af indtil 10 à 12 Mil i Timen, vil det let ses, at meget betydelige Reduktioner lade sig tilveiebringe ligeoverfor Hastigheden af indtil 4 Mil i Timen og Løg, som neppe kunne antages at ville naa over 20 Axlere.

Hastighedsøvelsen af den maximale Hastighed, som saaledes staar i nøie 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 Overtjerslerne 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 Overtjerslerne 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-