

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 erkjendt, at Indbegningen 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 Vane og ikke er nedlagt i Veie, 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 Fjællandsbanerne tilbyde 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 indeholdes i de tydske Jernbanebestyrelsens Grundtræk for sekundære Baner, ifølge hvis §§ 27 og 28 Indbegning og Bevogtning kun anses for nødvendig paa særdeles befærde Puncter, naar Hastigheden ikke overstrider 4 Mil i Timen. Som saadanne Puncter maa særlig nævnes Døerfjorslerne ved Stationsanlægene, hvor Færdselen naturligtvis vil samle sig. Med denne Hastighed af 4 Mil i Timen befares jævnlig Lokalbanelne i Ulandet, og den overstrides ikke sjældent. Der skjønnes derfor ikke at kunne være nogen Betænkelighed 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 Arbejdstog at befare 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- og nedturene paa Stationerne, — altsaa Kjøretider, der ikke komme lavere, men snarere høiere end de for Tiden for Godstogene og tildeels for de blandede Tog gjældende.

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

1. at Banerne drives med et lettere Materiel.
2. at Togenes Hastighed indskrænkes til 2½ à 3 Mil i Timen.
3. at der som Følge af den langsommere Kjørsel ubelades Ledde for Døerfjorslerne ligesom ogsaa Bevogtningen af de offentlige Døerfjorsler bortfalder.
4. at der tilstedes stærkere Stignings- og Krumningsforhold, hvis Magina antages at kunne anføres til 1 : 70 à 1 : 80 for Stigningernes Bedkommende og til 1000 à 1200 Fods Radier for Kurvernes Bedkommende.

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

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

Med de i Lovforslaget omhandlede Baner for Die — nemlig Sidebanerne til Risted, Assens og Faaborg — skal jeg nedenfor udtale mig om de mere detaljerede 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 Maalestok, fordi hverken Trafikken eller dens fremtidige Udvikling forud lader sig bestemme nøiagtigt, og dette gjælder da navnlig om de Dele af Anlægget, som senere vanskelig lader sig ombygge, og hvortil Sporvidden, Stignings- og Krumningsforholdene og tildeels Overbygningen høre. Det øvrige Tilbehør vil derimod kunne indskrænkes til det høist Fornødne og senere udvikles efter det tilstedebeværende Behov; Stationerne ville kunne udvides, Banevogterhuse tilføies, Tømmerkonstruktioner erstattes 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 Vemb 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-