

lægsomkostninger, som vilde kunne opnaas ved at anvende et smallere Spor af $3\frac{1}{2}$ Fods Vidde i stedet for det normale af 4 Fod $8\frac{1}{2}$ Tommers Vidde. Denne Besparelse er funden at være c. 5,400 Kroner pr. Mil Bane under Forudsætning af, at Banen anlægges i et Terræn som Standerborg—Silkeborg Banens, og da dette svarer til de Forhold, som findes paa de tre nævnte Sidebaner, vil Beregningen ogsaa gjælde for disse. Dette Beløb, som iøvrigt yderligere vilde formindskes for Anlæg i et lettere Terræn, er imidlertid ikke af en saadan Størrelse, at det kan opveie de med den forskjellige Sporvidde forbundne Ulemper. Allerede den Omstændighed er af nogen Betydning, at det Arbeidsmateriel, som er kommet tilstede under Bygningen af de ældre Baner, er indrettet for det brede Spor og saaledes ikke vilde kunne komme til Anvendelse ved Anlæg af en anden Sporvidde. Dernæst vilde den ved Forandringen af Sporvidden foranledigede Isolation af Lokalbanerne medføre en Række Ulemper, som hurtig vilde opsluge Besparelsen, saasom Besværligheden ved Udvejlingerne paa Tilslutningsstationerne, Materiellets Transport saavel ved dets Leverance, som naar det skulde bringes i Værksted. Om Tilveiebringelsen af særlige Værksteder for Lokalbanerne vil der ikke kunne være Spørgsmaal, og i Tilfælde af Reparation maatte der da træffes særlige Foranstaltninger for at bringe Sidebanernes Materiel til Hovedbanens Værksteder. Men navnlig synes Hensynet til den fremtidige Udvikling af Trafikken afgjørende at tale for Bibeholdelsen af det normale Spor, og den nævnte Kommission fremhæver med Rette, at Erfaringen næsten overalt har vist, at den Trafik, som en Jernbane fremkalder, efterhaanden naar en Størrelse, som langt overstiger den, man oprindelig gjorde Regning paa, og at man vil finde mange Exempler paa, at Jernbaner, som oprindelig vare let byggede, i Tidernes Løb ere forandrede til svære Baner. Naar det normale Spor bibeholdes, er en saadan Forandring let at iværksætte ved blot at forstærke Sporet; i modsat Tilfælde kræves en Omdannelse af hele Underbygningen. — Af den ovenfor givne Oversigt over forskjellige sekundære Anlæg i Udlandet, vil det ses, hvor ringe Anvendelse der er gjort af det smalle Spor. Af Tydsklands 56 Mil ere saaledes kun 5 Mil, og af Østerrig-Ungarns 72 Mil kun 7 Mil byggede smalsporede, og naar Oholt—Westersteds Banen fraregnes, befinde de øvrige sig under særlige, fra vore ganske forskjellige Betingelser. Paa dette Punkt turde der vistnok for Oholt—Westersteds Banens Bestemmende være begaet en Feil ved at anlægge den smalsporet; saavidt mig bekendt ere Ulemperne derved allerede traadte stærkt nok frem til at vække Tvivl om det trufne Valg, hvortil Terrænforholdene ikke fremhød nogen Opfordring. Det smalle Spor giver ganske vist ikke ubetydelige Fordele i et Terræn, som tvinger til

at anvende meget snevne Kurver, men saadant forekommer meget sjældent hos os.

Stigninger og Krumninger høre til de Forhold, der ere af blivende Betydning for Baneanlægene og som kun med Vanskelighed lade sig omdanne, naar de først engang ere fremstillede, saaledes at Bestræbelserne paa dette Punkt ikke for stærkt bør rettes paa at nedbringe Anlægsudgifterne til et Minimum.

Ved Jernbaneanlægene i Sylland og Fyn er der som bekendt hidtil i Regelen gennemført som Maximum Stigninger af 1:100 og Krumningsradier paa 2000 Fod. Saafremt nu noget af de her omhandlede Baneanlæg kunde forudses at ville indgaa i Systemet som Forbindelsesled mellem de bestaaende Baner, burde disse Grændser ikke fraviges, men da dette neppe kan antages, vil det være forsvareligt ligeoverfor den forventede svagere Trafik og de tilstedevarende vanskelige Terrænforhold at drage snævrere Grændser. Den ovenfor nævnte Kommission til Bedømmelse af det Rowanske Sporveisprojekt har i saa Henseende udtalt sig for at gaa til Stigninger 1:70 à 1:80 og Krumninger af 1000 à 1200 Fods Radier, og disse Angivelser, der falde sammen med de af Ministeriet ansførte Grændser, ere vistnok et rigtig Udtryk for de Forhold, som her i Landet i Almindelighed lade sig opnaa med passende og moderate Anlægsomkostninger. At gaa yderligere turde neppe være tilraadeligt, og det vil af den ovenfor meddelte Oversigt over de tydske Sekundærbaner ses, at de ansførte Grændser kun meget sjældent ere overskredne, omendstjændt det isølge de oftere omtalte Grundtræk for deres Anlæg er indrømmet at gaa meget videre, nemlig til Stigninger af 1:25 og Krumningsradier af 600 Fods Radius, hvad der som tidligere antydet er begrundet i, at man har villet indordne under en fælles Regel saa forskjelligeartede Forhold, som de, der forekomme paa de tydske Jernbaners Omraade. Et enkelt Jernbaneanlæg — nemlig den vestholstenste Bane fra Neumünster til Lønning — har anvendt Stigninger af 1:60 under Forhold, der komme vore temmelig nær, men efter hvad der er mig bekendt, maa Grunden dertil alene søges i, at der savnedes de fornødne Midler til at tilveiebringe gunstigere Betingelser.

Som det vil fremgaa af den nedenfor meddelte Beskrivelse af Baneanlægene til Lihsted, Assens og Faaborg har det iøvrigt ikke været nødvendigt at gaa til de yderste af de angivne Grændser, idet Maximalstigningerne ere holdte indenfor 1:80 og Krumningerne indenfor 1200 Fods Radius.

De ovenfor angivne Stignings- og Krumningsforhold ville som ansført kunne gennemføres med moderate Arbejder, og der vil derfor ikke i Almindelighed forekomme store Dæmninger eller Udgravninger. Som Følge heraf vil ogsaa Bredden af Jordarbeidet uden Betænkelse kunne ind-