

i Klasse med de letteste af Lydsllands og Østerrig-Ungarns normalsporede Baner.

Længden af vore 58 Pd.s Baner udgjør c. 38 Mil, og de fremtræde med en Gjennemsnitsudgift af 383,000 Kr. for selve Anlægget, 33,000 Kr. for Grunderhvervelsen og 74,000 Kr. for Driftsmateriellet — ialt 490,000 Kr. pr. Mil, i hvilken dog ikke er indbefattet Udgiften til Kommissariat, Kontrol- eller Besigtigelses- og Expropriationsforretninger. Ligeoverfor disse staa de tilsvarende fremmede Baner med c. 34 Mils Længde og en Gjennemsnitsudgift af 690,000 Kr. — altsaa c. 200,000 Kr. mere pr. Mil. Om nu end enkelte af dem — navnlig de württembergiske — befinde sig under særlig vanskelige Terræforhold, der gjør dem mindre skikede til at indtræde i Sammenligningen, saa er ogsaa for disses Bedkommende Forskjellen i Beføstningen saa meget større — nemlig 400,000 Kr. pr. Mil, og kun de mellemtydske Baner med den ringe Længde af c. 2 Mil kommer ligesaa lavt i Udgift som vore.

Vore 45 Pd.s Statsbaner have for Liden en Længde af 31 Mil, og Gjennemsnitsudgiften har været pr. Mil 280,000 Kr. for selve Anlægget, 23,000 Kr. for Grunderhvervelsen og 60,000 Kr. for Driftsmateriellet — ialt 363,000 Kr. Med disse er sammenstillet de østerrig-ungarske Sekundærbaner, hvis Længde er c. 38 Mil, og som i det Hele ere anlagte under Forhold, der nærme sig vore. Da de drives af de tilstødende Hovedbaner, maa Udgiften til Driftsmateriellet holdes udenfor, og det viser sig da, at deres Udgift til Anlæg og Grunderhvervelse har udgjort pr. Mil 438,000 Kr. imod 303,000 Kr. for vore — altsaa c. 135,000 Kr. mere pr. Mil. Det billigste Anlæg under denne Gruppe frembyder den vestholstenske Bane fra Neumünster til Tønning saavel for Anlæggets som for Driftsmateriellets Bedkommende. Hvad det sidste angaar, maa det imidlertid bemærkes, at der er tilveiebragt Overenskomst med den tilstødende Kiel—Altonaer Bane, hvorefter denne afgiver Bogne til den vestholstenske Bane, saaledes at Anskaffelsen af Driftsmateriel har kunnet indskræntes og derfor ikke kan medtages i Sammenstillingen. Selve Anlægsudgifterne have udgjort 242,000 Kr. pr. Mil imod vor Gjennemsnitsudgift af 280,000 Kr., men denne Forskel finder uden Banfelighed sin Forklaring deri, at der som Følge af Overenskomsten med Kiel—Altona Selskabet har kunnet spares Tilveiebringelsen af Bærstedtsbygninger og Endestation ved Neumünster, ligesom Banen er bygget uden Boliger for Banevogtere og med tarveligere Stationer end vore. Om Stigningsforholdene paa denne Bane er der ovenfor talt.

Af de heromhandlede sekundære Baner ere de sidstnævnte Anlæg i Østerrig-Ungarn og den vestholstenske Bane de letteste konstruerede med normalt Spor; efter dem følger Overgangen til

et smallere Spor. I Henhold til de ovenfor fremsatte Betragtninger antages der imidlertid ikke for vore nye Anlægs Bedkommende at være Anledning til at følge denne Vej og altsaa foretage et Sporbrud, men derimod til med Bibeholdelse af det normale Spor at gaa over til et lettere System med 35 Pd.s Overbygning, der med væsentlig billigere Anlægsomkostninger end hidtil dog vil bevare Muligheden for Benyttelsen af det tilstedeværende Materiel paa samme Tid som Fastigheden ikke vil lide nogen væsentlig Indskrænkning. Det nye Materiel, som vil udskræves til Driften af Sidebanerne, bør søges appasset efter den svagere Trafik og vil derfor ogsaa blive billigere i Anskaffelse. Beføstningen derved vil neppe i noget Tilfælde overstige den af Ministeriet i Skrivelse af 19de Januar d. A. angivne Gjennemsnitspris af 35,000 Kr. pr. Mil Bane

Af de i Overfigten givne Oplysninger vil det ses, at Udgiften til selve Anlægget i Gjennemsnit er beregnet til 227,000 Kr. pr. Mil. Dette Beløb har dog kun Gylldighed for de i Lovforslaget omhandlede Baner og vil kunne nedsættes ikke ubetydeligt, naar der bliver Spørgsmaal om Anlæg af andre lignende Baner. Terræforholdene i Thy saavel som i det sydvestlige Jydn frembyde som bekendt langt større Banfeligheder end der i Almindelighed forekommer her i Landet, og Udgiften bliver derfor større for disses Bedkommende. Under sædvanlige Forhold turde det være muligt at nedbringe Anlægsudgiften for dette System til henimod 200,000 Kr. pr. Mil.

I det Foregaaende ere de i Lovforslaget omhandlede Baner særlig holdte for Die. Det foreslaede System vil imidlertid kunne finde Anvendelse paa et større Antal Baner, som befinde sig under lignende Forhold. Naar der saaledes bliver Spørgsmaal om Betjeningen af det sydlige Sylland ved en Bane, der fra et Punkt mellem Horsens og Veile føres imod Vest, eller om en Bane fra Lygstør til et Punkt paa Hovedbanen, saa vilde de samme Hensyn blive bestemende — overhovedet i alle Tilfælde, hvor Sidebanerne knyttes til saadanne Punkter paa Hovedbanen, der ere Gjennemgangspunkter for Transporterne.

Underledes stiller Forholdet sig derimod, hvor Sidebanerne udmunde paa Steder, der fremtræde som Endepunkter for den overveiede Del af Transporterne, og som saadanne maa fremheves de større Kjøbstæder, der danne en Række lokale Centralpunkter for Trafikken. Baner, som i. Ex. føres fra Randers til Hadsum, fra Aarhus til Odder, fra Sojens til Bræstrup eller gennem Bjerrehæred, fra Veile mod Vest gennem Aadaalen og desl. have væsentligst til Formaal at forbinde Oplandet med sammes Kjøbstad. For disses Bedkommende vil selvfølgelig Anlægs- og Driftssystemet yderligere kunne modificeres og i noget tilsvarende naas som ved Udlandets smalsporede