

ftændigheder ved Frederikshavn-Stagenbanen, som gjør Driften særlig billig; men det skal jeg nu ikke komme ind paa. Men jeg er dog tilbøielig til at tro, at Bruttoudgiften ved de Baner, her er Tale om, ved et lettere Anlægsystem ikke ville komme over et Beløb af 6 til 8000 Kr. pr. Banemil, medens de Privatbaner, der have været drevne billigt her i Landet hidtil, have kostet ca. 12,000 Kr., og det er endda kun en enkelt Bane, der har faaet sine Driftsomkostninger saa langt ned; ellers har det været 14—16,000, ja, lige indtil 18—20,000 Kr. Jeg vil nu slet ikke tale om Statsbanerne, for der har det jo været omtrent 3 Gange saa meget.

Nu kunde der jo gjøres den Bemærkning, at det Mindrefal, paa hvis Begne jeg har tilladt mig at begjære Ordet, ikke har været fuldt konsekvent, idet det ikke har stillet Forslag om at bygge smalsporede Baner. Det er med Forjet, at vi ikke have gjort det, idet vi ganske vist erkjende, at den største Fare, der egentlig er ved disse smaa lette Baner, naar de have samme Sporvidde som det øvrige Jernbanenet, er den, at man ved en eller anden Leilighed skulde lade sig friste til at lade de tungt læsede, svære Vogne fra andre Baner kjøre ind paa den lille Bane. De kunne jo deilig gaa derind, men derved knuse de Sporene, og en saadan Skade burde for enhver Pris forhindres, og det kan ikke nægtes, at den letteste Maade at forhindre den paa, var at gjøre den lille Bane smalsporet, saa at de ikke kunne komme ind derpaa. Men en fornuftig Jernbanebestyrelse vil jo naturligvis have Dinene aabne for, at det ikke gaar an at tage Vogne, hvis Hjultryk er 3 indtil 4 Tons, ind paa Banen, hvis Skinner ikke ere beregnede paa mere end $1\frac{1}{2}$ a 2 Tons Hjultryk, og de Baner, vi tænke os anlagte med Staalstinner af 25 Punds Vægt pr. Yard, tør efter min Formening ikke belastes synderlig stærkere end med $1\frac{1}{2}$ Tons Hjultryk, det vil altsaa for en firhjulet Vogns Bedkommende sige 6 Tons. Og naar man erindrer, at selv vore letteste Godsvoagne lastes med 12,000 Pund — det er 6 Tons — og at de i Reglen selv veie 100—110 Centner — det er 5 Tons, altsaa tilsammen 11 Tons, — saa udgjør Hjultrykket $2\frac{3}{4}$ Tons, og det er altsaa allerede betydelig for svært. Det er altsaa efter min Formening givet, at hvis man gaar til billigere Anlæg og en billigere Drift, maa man med det Samme tage den deraf følgende Konsekvens, nemlig den lille Ulempe, der er forbunden med at omlade. Det gjælder altsaa kun om at veie Fordele og Ulemper mod hinanden, og der maa man jo ganske vist ikke lade ude af Betragtning

denne ene, meget vigtige Faktor, at ved enhver Jernbane maa der, for at Driften kan opretholdes, tilveiebringes et vist Minimum af Indtægter, og det gjælder jo da om, naar der er Udfigt til smaa Indtægter, at faae det nødvendige Udgiftsminimum bragt saa langt ned som muligt. Derfor har det været min Tanke, at man burde etablere dette lette og billigere System paa 3 af de her foreslaaede Baner, og det have Mindretallets 3 Medlemmer været fuldt enige om, at der ikke er ringeste Tvivl tilbage om, at det System, vi have anbefalet, og som Vædringsforslaget gaar ud paa, vil være fuldstændig fyldestgjørende med Hensyn til den Trafik, der kan ventes ført over disse Baner. Det er jo indlysende, at en Bane som den fra Nalborg til Thisted dog kun vil faae en meget ringe Trafik; næsten det Samme kan man siges for Banen fra Nalborg—Søby—Frederikshavn, og vel endnu i højere Grad for den lille Bane ned til Hadsund. Det vil altid være smaa Trafikmængder, der vil føres over disse Baner, i alt Fald saa smaa Mængder, at det Anlæg, vi have foreslaaet, vil være fuldstændig i Stand til paa aldeles fyldestgjørende Maade at besørge den paagjældende Trafik. Den Materialtype, man sædvanlig anvender til de saakaldte 25 Punds Baner, er smaa 6 Tons Lokomotiver med Tændere, som med Kul og Vand veie 4 Tons, og smaa Personvoagne, der veie ca. $1\frac{1}{4}$ Tons og rumme 12 Personer, og et saadant lille Tog med 5—6 Vogne, som kunne rumme ca. 70 Personer, kjører med Lethed 20 a 22 Kilometer, det vil sige omtrent 3 danske Mil i Timen, og det maa dog fornuftigvis siges at være fuldestgjørende paa disse mindre Baner. Med Hensyn til Godset spiller det jo den største Rolle, om man kunde tilveiebringe nogenlunde gunstige Stigningsforhold. Ved disse Smaabaner er man i Udlandet rask væk gaaet til 1:50, naar det behøvedes, men jeg nærer ingen Tvivl om, at man paa de her omhandlede Baner uden stort Besvær kunde holde Stigningen i Nærheden af 1:100 og kan man det, saa ere disse Baner i Stand til at bestride en Godsstrafik, der er mange Gange større end den, der nogenlunde vil blive Tale om. Spørger man saa endelig, hvad der da er Fordelen ved dette nye, lette, billige System, saa er det da for det Første dette, at det afgjort er lettere at tilveiebringe en mindre Sum end en større Sum. Lad det nu ogsaa være, at der er nogen Sandsynlighed for — og det tror jeg virkelig der er — at Pengene kunne tilveiebringes selv til en større Bane, saa mener jeg dog, at Sandsynligheden er be-