

af en saadan smalsporet Bane skulde blive billigere end af en normalsporet. Det blev fremhævet her, og jeg tror ikke, jeg tager feil, naar jeg siger, at den høitærede Indenrigsminister ogsaa fremhævede, at det var billigere at anlægge og drive en smalsporet Bane. Det er en ganske almindelig Anstuelse, men jeg tror, at det beror paa en fuldstændig Misforstaaelse. Det vil vise sig ved den allerfimpleste Betragtning af Forholdene. Hvad Anlægget angaar, vil man strax se, at det, at man gjør Sporvidden 12 Tommer mindre, ikke kan have nogen væsentlig Indflydelse paa den hele Udgift til Jernbaneanlægene. Det kan medføre en yderst ringe Besparelse i den egentlige Overbygning, en Smule Besparelse i Banelegemets Tilveiebringelse, en endnu mindre med Hensyn til Expropriationer; men alle disse Beparelses ere selvfølgelig forvindende ved Siden af den hele Totaludgift. Men det er ganske vist, at i den Strid, som i Aaringer har været ført om Sporvidden — og jeg skal der særlig henvisse til vore Nabolande, navnlig til Norge — er af Forvarerne for smalsporede Baner gjentagne Gange blevet fremhævet de overordentlig store Fordele i økonomisk Henseende, der vilde vindes ved Anlæg af smalsporede Baner, og man paaviste den Gang, inden man havde nogen praktisk Erfaring, at man kunde vinde saadan Noget som 80,000 Kr. pr. Mil. Men Erfaringen har ganske vist modbevist dette senere og vist, at disse Anlæg langt fra ere saa bekvæmme, som man havde tænkt. Det var med Hensyn til Anlægget. Og hvad Driften angaar, tror jeg dog ikke, at Noget egentlig tør driste sig til at paasta, at Udgiften ved at føre en vis Mængde Gods ad en Bane bliver ringere, fordi Baner 12 Tommer smalle end en anden; Trækkekraften bliver absolut den samme, og ved de øvrige Udgifter, der følge med Driften, Administrationen, Bedligeholdelse o. s. v., kan der jo endvidere heller ikke være nogen væsentlig Forskel paa en smalsporet og en bredsporet Bane. Det er altsaa ganske vist en Feiltagelse at tro, at man alene derved, at man gjør Sporvidden mindre, opnaar nogen Beparelse med Hensyn til Anlæg eller Drift. Det er ikke deri, det ligger. Men at de smalsporede Baner i Virkeligheden vise sig at være billigere, ligger i et ganske andet Forhold. Det ligger i de mindre Fordringer, der stilles til smalsporede Baner i Sammenligning med bredsporede. De smalsporede Baner ere oprindelig bestemte til at være mere eller mindre ubeslukkende Godsbaner, og til saadanne stilles der selvfølgelig langt fra de Fordringer, som til bredsporede Baner med Hensyn til Hurtighed, Transportevne og, hvad der ogsaa har

væsentlig Betydning, med Hensyn til den hele Komfort, som Passagertrafikken kræver paa Banen og i de mangfoldige Stationer, som Trafikken kræver; det er deri, Forskjellen ligger. Altsaa tør jeg nok sige, at under almindelige Forhold vil man, naar man stiller de samme Fordringer i saa Henseende til en smalsporet som til en bredsporet Bane, lige saa billigt kunne anlægge den sidste som den første, eller i hvert Tilfælde med en overordentlig forvindende Different, og med Hensyn til Driften tvivler jeg meget om, at en smalsporet Bane under samme Forudsætning skulde kunne vise sig billigere. Men det er dog ikke saa meget af Hensyn dertil, at jeg paa det Væsentligste maa anbefale, at man her i dette givne Tilfælde opgiver det smalle Spor, men det er af en anden Grund, nemlig for at undgaa den Ulempe, som altid følger med, naar man har Baner med forskjellig Sporvidde, de saakaldte Sporbrud eller Sammenstød af Baner med forskjellig Sporvidde. De medføre Ulemper af en saa overordentlig stor Betydning i mange Henseender for dem, der bruge Banen, at jeg egentlig tror, at man bør ofre ikke saa ganske Lidt, selv om det er nødvendigt, for at undgaa disse Sporbrud. Jeg skal ikke længe opholde mig derved, men jeg vil dog blot nævne et eneste Exempel paa, hvad man kan være tilbøjelig til at ofre for at undgaa saadanne Sporbrud. Det er atter fra Norge. Norge har to forskjellige Sporvidder i sine Baner. Det har den normale og en ringere, som er 3 Fod 6 Tommer engelsk, og det er tilmed for Norges Bedkommende saa uheldigt, at en af Hovedbanerne gjennem Vandet, den fra Nord til Syd, fra Kristiania til Trondhjem, er sammensat af Baner med disse to forskjellige Sporvidder. Man kjører først paa en Bane med normal Sporvidde, og saa oppe ved Mjøsen tager man fat paa en smalsporet, hvilket selvfølgelig medfører ganske overordentlig store Ulemper og umuliggjør Transporten af meget Gods, navnlig af alt Gods af sværere Vægt. Som ikke kan taale Omladningsudgifterne. Dette Forhold er altsaa en stor Ulempe og til Standsning for den hele Trafik. Og det er ogsaa gaaet saa vidt i Norge, at der ikke alene er fremkommet Forslag om at ombygge den sidste Del af denne Hovedbane og give den normal Sporvidde, men der har endogsaa været nedsat en kongelig Kommission for at tage Sagen under Overveielse, den har erkjendt Unsætteligheden af en Ombygning, men de uhyre Udgifter, som selvfølgelig vilde følge med den, have fremsættet, tilmed da Jernbanetrafikken maatte standse igjennem flere