

at man har en dygtig Lokomotivfører, men tillige, at Maskinen virkelig havde tilstrækkelig Kraft til at kunne føre dette Tog paa 16—18 lastede Vogne uden Formindstelse i Hastigheden paa de store Stigninger. Det blev mig meddelt af den paagældende Trafikchef, at efter lange og haarde Kampe for at saa Banen aabnet for den almindelige Trafik, blev der foretaget en Besigtigelse af Udendinge fra Statsbanecentralbestyrelsen i Stockholm, og Chefen for denne Besigtigelseskommission lod et Tog med 15 lastede Godsvogne standse midt paa den lange Stigning af 1: 35 opad, og efterat Toget var fuldstændig standset og altsaa stod i stramme Ræder, gav han Lokomotivføreren Ordre til at gaa i Gang, men gaa ret frem straks uden først at bakke, og Toget gik. Da han havde set dette Eksperiment, sagde han: Lokomotivet er godt nok, Trækraften er tilstrækkelig. Og da han havde foretaget et lignende Eksperiment med at standse paa en lignende Stigning nedad med 15 lastede Vogne, og det viste sig, at han kunde standse fuldstændig paa 2 Toglængder, saa erklærede han derefter paa Statsbanestyrelsens Begne, at der ikke var noget til Hinder for, at Banen blev benyttet for den almindelige Trafik. Hvad angaar de økonomiske Resultater af de 2 $\frac{1}{2}$  eller i alt Fald 2 Aars Drift, som de have haft, siden Banen blev færdig, da blev det mig meddelt, at Driftsindtægterne for Gods havde været følgende: I 1889 var der befordret med Banen 17,190,000 Kg. Gods, der har indbragt en Driftsindtægt af 35,179 Kr., og det paafølgende Aar var Godsmængden 15,674,000 Kg. og Bruttoindtægten herfor 33,405 Kr. Hvad Indtægten er for Personer, kan ikke tillægges nogen betydelig Bægt, fordi der er saa godt som ikke andet af Persontrafik end af selve Vognlets Personale og Funktionærerne, der for det meste føre frit, men Driftschefen mente, at man som Gennemsnit af de 2 Aars Drift kunde antage, at hele Indtægten var 36,000 Kr. paa 16 Km. eller med andre Ord en Driftsindtægt af 2,250 Kr. pr. Km., som er 16—17,000 Kr. pr. dansk Banemil. Efter det, som foreligger, og efter de Undersøgelser, man er i Stand til at foretage ved et nogenlunde kort Besøg, og efter det Indtryk, man faar ved at køre paa den meget omtalte Lesjebo—Kvstabaane, er jeg for saa vidt

enig med den erede Forslagsstiller, som jeg anser Systemet for fuldt forsvareligt og fuldt brugeligt i visse Tilfælde, naar man ikke kan faa noget andet eller, naar de lokale Forhold ere af en saadan Beskaffenhed, at de paabyde Nødvendigheden af saa skarpe Kurver, at man maa gaa til en saa ringe Sporvidde, som her er Tale om. Men jeg er ikke enig med den erede Forslagsstiller, for saa vidt han har ment, at det var hensigtsmæssigt for os ved almindelige Baneanlæg at gaa til noget lignende. Jeg er ikke enig i den Betragtning, at fordi man kan køre uden Fare — og det anerkende de paagældende Autoriteter, at man kan — paa smalle Spor, at det saa er økonomisk forsvareligt; det tror jeg nemlig ikke, det er. Naar Vognbredden, som Tilfældet er ved det saakaldte Decaullilles System er 3 Gange Sporets Bredde, saa er det indlysende, at Sporets Belastning er i højeste Grad usfordelagtig saa vel for Sporet selv, som for det rullende Materiel, thi det er klart, at jo længere man kan flytte Hjulene ud i Nærheden af den overliggende Vognkassens ydre Side, desto mindre Indflydelse have de uundgaaelige smaa Ujævnheder i Sporet paa selve Vognens Bevægelse paa Sporet saa vel for det faste, som for det rullende Materiel, det er klart, derom kan ikke disputeres.

Med Hensyn til Anlægsudgifterne maa jeg tilføje, at saa vidt jeg har kunnet se saa vel af egen Overvejelse som navnlig af et Foredrag, der af en af Sveriges mest ansete Ingeniørkaptajner — altsaa en Jærnbaneingeniør — blev holdt i Stockholm, jeg tror i April i Fjor, og som senere er gengivet i et svensk teknisk Tidsskrift, et Foredrag, hvori han som Jærnbanetekniker stillede sig den Opgave at undersøge Fordelene eller Ikte-Fordelene ved det ny 600mm System, sammenlignet med det hidtil i Sverige mest brugte smalsporede System, nemlig 3 svenske Fod, er Besparelsen ved det smalleste Spar ikke stor. Den paagældende Ingeniør gif i sit Foredrag ud fra et bestemt Jærnbaneanlæg, et Baneanlæg paa 39 Km. Længde, som han angav i sit Foredrag, gif igennem en Egn, der nogenlunde karakteriserer Gennemsnittet af, hvad der kan ventes ved de mindre svenske Baneanlæg. Hans Princip for sin Undersøgelse af Nyhtten af at gaa til smallere Spor gennemførte han