

paa den Maade, at han tog en i Forvejen gjort Undersøgelse, baseret paa en Sporvidde af 3 svenske Fod, og foretog saa en Indlægning i det samme Projekt under ganske de samme Forudsætninger af det den Gang i Sverige ny Decaullilles System med 60 Ctm. Sporvidde. Han fastholdt ganske den samme Stigning med samme Kurveradier og samme Arrangement paa Stationerne. Han foretog derimod sin Sammenligning for Overbygningens Vedkommende paa den Maade, at han bibeholdt den Stinne, som er almindelig for de saakaldte 3 Fods Baner, nemlig 14,8 Kg. pr. Meter, medens han i Sammenligningen indførte den for Decaullilles System almindelige Stinne, nemlig 9,5 Kg. Derved fremkommer der selvfølgelig en betydelig Besparelse paa det sidste System i Overbygningens Kostbarhed, men det er jo overmaade let at tilføje en Sammenligning ogsaa med ganske de samme Skinner — det skal jeg siden komme tilbage til. Efter en meget minutøs Beregning, og jeg maa gentage, at denne Beregning er knyttet til et bestemt faktisk Forhold, kommer han til det Resultat med Hensyn til de forskellige Udgiftsposter for henholdsvis en 3 svenske Fod bred Bane og en 600 Millimeter bred Bane, at Ekspropriationsudgiften ved den førstnævnte bliver 1602 Kr. og for den sidstnævnte 1580 Kr., Udgiften til Jordarbejde henholdsvis 4147 Kr. og 4024 Kr., for Gennemløb 630 Kr. og 621 Kr., for Overbygning for den førstnævnte Bane med 14,8 Kilogram Skinnevægt 7406 Kr. og for den anden med 9,5 Kilogram Skinnevægt 5,495 Kr., til Stationsanlæg henholdsvis 2409 Kr. og 2330 Kr., til Bejlanlæg sælles for begge Baner 561 Kr., til Telegraf og Signaler ligeledes sælles for begge 200 Kr. og til Driftsmateriel henholdsvis 4088 Kr. og 4333 Kr. Man vil deraf se, at den lettere Bane bliver med Hensyn til Driftsmateriellets Anskaffelse lidt dyrere, men det ligger i, at han gaar ud fra, at den samme Trafikmængde skal føres over Banen i det ene Tilfælde som i det andet, og saa bliver Vognanaffælsen lidt dyrere, fordi man skal have et større Antal smaa Vogne for at kunne fremføre den samme Mængde. Han er nemlig, som rimeligt er, gaaet ud fra, at der ved Banen med 3 Fods Sporvidde anvendes den samme Vogntype, som man i Sverige almindelig anvender paa Baner med denne Sporvidde, men for det smalle Spor beregner han Kostbanens Materiel. Endelig opstiller han en Beregning for den samme Bane, men med Normalspor. Der er ganske de samme Forhold med Hensyn til Stationsforhold, Bejlanlæg o. s. v., kun med

Undtagelse af, at han indlægger en Stinne af en saa tilstræffelig Styrke, at den svarer til den, som Statsbanerne fordre som Betingelse for Samtrafik, nemlig 27,3 Kilogram pr. Meter, og saa kommer han til det Slutningsresultat, at under disse 3 Alternativer stiller Udgiften eksklusiv Hegn sig saaledes pr. Kilometer: For 3 Fods Banen med den 14,8 Kilogram Stinne 21,048 Kr., for Decaullillebanen med den lettere 9,5 Kilogram Stinne 19,144 Kr. og for Normalsporbanen med ganske de samme tekniske Bestemmelser for Anlægget 27,906 Kr. Men naar man saa vil se det rene Resultat af Sammenligningen, maa man selvfølgelig gaa til en ren og klar Sammenligning og kun beholde Forskellen i Sporvidden, men benytte den samme Stinne og samme Materiel, thi det er jo fuldkommen klart, at jo bredere man inden for en vis Grænse vil gøre sit Spor, desto bedre kan man bruge den lette Stinne. Vil man saa se, hvad Forskellen egentlig er ifølge hans Beregning, saa stiller det sig saaledes: For Normalsporbanen med 9,5 Kilogram Skinnevægt 21,349 Kr. pr. Kilometer, for 3 Fods Banen med samme Skinnevægt 19,848 Kr. og for Decaullillebanen 19,144 Kr. Det vil saaledes ses, at der kun spares 704 Kr. pr. Kilometer ved at gaa til Decaullillesystemet fremfor til den svenske 3 Fods Bane, og at der kun spares 2,205 Kr. ved Decaullillesystemet i Sammenligning med Normalsporbanen, selvfølgelig under Forudsætning af, at den samme Bæreevne fordres. Jeg tvivler ikke om, at denne Beregning vil taale en hvilken som helst Kritik, dels fordi jeg i alt Fald af Omtale kender den paagældende Ingeniør, der har anstillet Beregningen, dels og navnlig fordi han har holdt det i Våg- og Vattenbygningsklubben i Stockholm, altsaa i en Forjamling, der udelukkende bestod af Teknikere, og hvor han saaledes kunde være sikker paa at blive korrigeret paa ethvert Punkt, hvor han ikke fuldt ud gjorde Skyldst. I Henhold til denne Beregning siger jeg altsaa, at der ikke er Spor af Grund for os til her i vort Land ved almindelige Baneanlæg at gaa til en saa ringe Sporvidde, som kun kan gøre Skade, men aldrig gøre nogen Gavn, og gøre en Skade, der ikke staar i Forhold til de 6—700 Kr. pr. Kilometer, som man kan vinde. Den gør Trafikken meget besværligere og foranlediger en Slitage saa vel paa det faste som paa det rullende Materiel, der har en meget større Værdi end den ubetydelige Besparelse, der kan indvindes paa det meget smalle Spor. Der er ikke den ringeste Grund for os til at gaa ind paa