

haft Lejlighed til at undersøge det der paa Stedet i Sverige, hvor Forholdene nogenlunde ligne vore, medens jeg ganske vist kender det fra andre Steder — paa Pariser-udstillingen har jeg f. Eks. set den Bane, som blev omtalt før. Men just fordi jeg ikke har set det under Forhold, der lignede vore, interesserede det mig at høre den dybtgaaende Kritik deraf, som det ærede Medlem fra Vestervig bragte frem, og det interesserer mig særlig at høre, hvor fortrinlig en saadan Bane kunde være bygget, hvor fortrinligt Materiellet kunde være, der hørte til, og hvor hensigtsmæssigt det kunde være for Driften; men saa forbaiede mig uægtelig den Slutning, det ærede Medlem kom til, idet han med det smukke Grundlag, han viste os fra Sverige, kom til det Resultat, at saadanne Baner under ingen Omstændigheder kunde høre hjemme her i Landet, og hvorfor kom han dertil? Fordi en svensk Ingeniør — jeg kender ikke den Mand, men jeg antager, det er en overordentlig dygtig og samvittighedsfuld Mand — i et Foredrag i en svensk teknisk Forening har udviklet et System, som han nu ansaa for det bedste, og som jeg efter Udtalelser fra det ærede Medlems Side kunde tænke var over for en Bane, som vedkommende Mand interesserede sig for at faa frem. For saa vidt kan man antage det, som Manden kom til det Resultat, at hverken normalsporede eller Kostabaner, men noget midt derimellem liggende var det ene rigtige. Og hvorfor kom han til det Resultat? Fordi han — efter min Mening med Ret — har kunnet paavise, at man lige over for smalsporede Baner staar i Bidsfarelse, naar man tror, at de betyde en meget stor Besparelse i Anlægget og en væsentlig Besparelse med Hensyn til Driften. Dette gælder dog efter min Mening ikke blot Kostsystemet, men det gælder alle smalsporede, sammenlignede med normalsporede Baner. Det er sikkert aldeles rigtigt, hvad det ærede Medlem sagde, at paa alle Punkter, hvad enten vi tage Ekspropriation, Jordarbejde, Overbygning eller Underbygning, Hegn, næsten paa alle Punkter vil det vise sig, at hvis man vil nøjes med en lignende let, befreden Drift paa bredere som paa smalsporede Baner, saa vil Besparelsen paa de smalsporede Baner være overordentlig forsvindende. Men hvad der derimod forundrede mig, var, at han endte med en Dokumentering af, at en Decauville-Bane var omtrent til samme Pris pr. Længde-Eenhed som en Bane med 3 Fods pr. medens bægge disse vare betydelig billigere end en normalsporet Bane. Det Resultat tror jeg ikke, at den svenske Foredragsholder kan komme til, uden at der

er noget, han overser. Jeg kan ikke rigtig huse Tallene, men tror nok, det var saaledes, at omtrent 19,000 Kr. pr. Kilometer vil en knap 2 Fods bred Bane koste og 19,000 og nogle Hundrede Kr. pr. Kilometer vil en godt 3 Fods bred Bane koste; men en Normalbane af samme Lethed vil straks koste 24—25,000 Kr., altsaa meget mere. Hvad kan det nu ligge i? Det ligger vel deri, at vedkommende Ingeniør har reduceret denne paa uvæsentlige Punkter, Punkter, hvor der kun naas mindre ved en Reduktion. Det ærede Medlem sagde: Vi stille dem ens ikke blot med Hensyn til Underbygning, men ogsaa med Hensyn til Skinner; men han maa dog vistnok have forsomt at stille dem ens med Hensyn til Materiellet, og dette er ikke rigtigt; thi hvis nogen tror, at man i og for sig kan regne paa billigere Materiel ved en smalsporet end ved en bredsporet eller en normalsporet Bane, saa tager han fuldstændig fejl. Nej, hvad der paa Forhaand er givet, er, at vil man have samme Præstationssevne af sit Materiel, saa vil det i Reglen være billigere, jo bredere Sporet er, og naar det ærede Medlem kom til et andet Resultat, kan det kun støtte sig til det negative Moment, som det ærede Medlem fremdrog, at man ved at gaa til et smallere Spør end det normale lukker sig ude fra Overhovedet at have Fællesmateriel med Hovedbanerne, og dermed paa Forhaand har Mulighed for at nøjes med billigere Materiel paa den smalsporede Bane. Men jeg vil ærlig sige, at en Lukken sig ude ad denne Vej er noget søgt. Der maa man hellere sige: I have ikke Lov til at bruge Fællesmateriel, før I ombygge Eders Bane eller indrette Materiellet derefter. Jeg tror altsaa — og det er blot det, jeg ønskede at udtale — at er der noget almindeligt Resultat, man kan uddrage af, hvad det ærede Medlem fremførte, er det det, at man skal vogte sig meget for at gaa bort fra det normale Spør. Man sparer meget lidt derved i Anlægget, og man sparer absolut intet paa Materiel, naar man ellers vil have dette af samme Ydeevne; endelig taber man absolut i Driften. Det er saa langt fra, hvad flere vistnok ogsaa her i Salen synes at tro, at man med en smalsporet Bane opnaar en billigere Drift. Nej, naar ellers alt andet er lige, kommer der en dyrere Drift. Det er rigtigt, hvad det ærede Medlem sagde, at det har meget at sige, om der er en lille Ujævnhed i Sporet ved en smalsporet Bane, medens det har betydelig mindre at sige ved det bredere Spør, som vi have. Dette betyder atter, at man maa holde Sporet i langt mere forsvartlig Stand end nu, og det betyder tillige, at man maa