

vendelse af ham først i Form af flytbare Jærnbaner. For at de kunde være flytbare paa en let Maade var det jo en absolut Betingelse, at de maatte være meget lette, derfor konstrueredes de overmaade lette og overmaade smalsporede. Systemet vandt imidlertid i Løbet af nogle Aar mere og mere Benyttelse, som jeg sagde før; omtrent hele Verden over er det kommet, og det er ogsaa efter mit Skøn meget brugeligt paa sin Plads. Her i Landet have flytbare Jærnbaner jo, som mange ærede Medlemmer ville vide, været kendte i henimod 20 Aar, nemlig paa vore store Sufferfabrikfers store Landbrug. Det er ganske det samme System, det er ganske den samme Metode, som Decauble i Petit Bourg benyttede, nemlig at samle to Skinner med et vist Antal Sveller af Metal, Jærn, til et Stykke, saaledes at en Mand kunde tage et saadant Stykke Spor og flytte det fra eet Sted til et andet. Det var det, der fra først af blev Naaget Kapital af i Reklamerne, det var det, som egentlig skabte Decauble'systemet at det var let og flytbart. Efterhaanden er man jo saa gaaet over til at have anlagt et meget stort Antal Smaabaner efter det samme System med omtrent samme Lethed og samme Sporvidde, nemlig det bekendte 600 Milimeter-System. Første Gang man her i Landet, i alt Fald navnlig i tekniske Krese, fik Djet op for, at dette System havde nogen egentlig Betydning og muligvis ogsaa kunde have nogen Betydning for os, var for godt en halv Snes Aar siden, da der i et her i Landet ret udbredt udenlandsk teknisk Tidsskrift fremkom en Meddelelse om, at en lille Bane nede i Frankrig i 1877 i Følge officiel Indberetning til den franske Regering havde haft en overmaade stor Trafik og havde opført en overordentlig stor Bruttoindtægt. Det var nemlig en lille Bane paa 22 Km. Længde med kun 0,6 Meters Sporvidde, Skinnedægt 10 Kgr. pr. Meter, altsaa ganske det samme System som det nuværende Decauble'system, som fremdeles benyttes. Denne lille Bane havde i 1877 indbragt i Bruttoindtægt 682,875 Fr. og deraf for Persontrafikken 176,875 Fr. og for Godstrafikken 506,000 Fr. eller med andre Ord 31,040 Fr. pr. Km., hvilket er omtrent $2\frac{1}{2}$ Gange saa stor Indtægt, som var Gennemsnitsindtægt af Statsbanerne i det sidste Aar. Det er let forklarligt, at et saadant Resultat vakte nogen Opfigt ogsaa hos tekniske Mænd her i Landet, og mange fik derved egentlig for første Gang Opmærksomheden henvendt paa dette System. Det næste store Skattræk af den energiske Opfinder og Patenthaver Decauble fremkom i 1889, idet han da som en

Slags Udstillingsgenstand byggede en lille dobbeltsporet Bane inde paa selve Pariserudstillingen paa 3 Km. Længde. Denne Bane har udrettet, hvad der næsten grænser til det vidunderlige i Retning af Præstationsevne, idet den, anlagt som fornynt med 600 Milimeters Sporvidde med Skinnedægt $9\frac{1}{2}$ Kgr. pr. Meter med Staalsveller af en Meters Længde, 140 m/m Bredde og 30 m/m Tykkelse, og med Stigninger af 1 : 40 og med Kurveradier af 30 Meter, befordrede Tog, der afgik fra hvert af Endepunkterne med $1\frac{1}{2}$ Minuts Afstand. Selvfølgelig var Banen jo dobbeltsporet. Den tilladte Kørehaftighed var 23 Km. pr. Time, det største Antal Tog, der paa en Dag passerede Banen, var 294. I 6 Maaneder befarede denne Bane af 42,500 Tog, og der befordredes i alt 6,342,000 Passagerer, den indbragte en Driftsindtægt af 1,650,000 Frcs. eller pr. Km. 550,000 Frcs., og Driftsindgiften angives i Regnskab — jeg har set det fremlagt paa Tryk — til 480,000 Frcs. eller pr. Km. 160,000 Frcs. Det angives endvidere, at Kotesforbruget pr. Togkilometer for hele Tidrummet af 6 Maaneder var 3,7 Kgr., altsaa overmaade ringe til Trods for, at der som sagt var Stigninger af 1 : 40.

Naar man derefter vil se, hvad Forstel der er, og hvorpaa den lille Kofstabane kan bygge sit Krav om at ville være epokegørende i den Forstand, at man maa kalde de Baner, som bygges efter den, i Fremtiden for „Kofstasystemet“, er der det at bemærke, at det eneste hvormed Leszebo—Kofsta—Banen adskiller sig fra det oprindelige Decauble'system, er, at man der har brugt Træsveler, hvilket ikke alene er af Hensigtsmæssighedshensyn, fordi det paa Grund af de klimatiske Forhold er langt det bedste for svenske Baner, det eneste vel omtrent, hvis man overhovedet vil gaa til et saa smalt Spor, men ogsaa af den Grund, som den ærede Forlagsstiller nævnedes, at Banen er anlagt i egentlig Forstand som Privatbane, idet den er anlagt af et Bolag, som ejer et stort Skovdistrikt, som ligger omkring dets store Glasværk ved Kofsta, og den er nærmest anlagt til dette Bolags eget Brug, for at det kan transportere sine egne Materialer, navnlig Skoveffekter, ned til Leszebo. Med Hensyn til denne Bane, som jeg ganske vist maa beklage ikke at have det samme Rendskab til som den ærede Forlagsstiller, da jeg ikke har læst det Blad, han omtalte og ikke har set Regeringens Ingeniørers Betænkning. Jeg har kun min egen Undersøgelse at bygge mit Skøn paa, men efter det, jeg har bragt i Erfarung beroppe, er Systemet med Undtagelse af Svellerne, ganske Decauble's. Sporvid-