

den er 0,6 Meter, Skinnvægten 9,5 Kilogram pr. Meter, Svellerne, der som sagt ere af Træ, havde en Længde af  $1\frac{1}{2}$  Meter, hvilket er meget rigeligt, og Svelleaffstanden fra Midte til Midte er kun 0,6 Meter, altsaa Banen har en langt større Bæreevne end det egentlige Decauvilles System, saa hvis den ærede Forslagsstiller vil mene, at man ikke bør bedømme Systemets Brugbarhed, efter hvad man ser paa Lessebo-Kosta-Banen, er det en ren Fejltagelse. Det gaar i omvendt Retning, Lessebo-Kostabanan er langt stærkere og har en langt større Bæreevne end det egentlige Decauvilles System, saaledes som det i sin reneste Skikkelse er fremstillet paa Pariserudstillingen, flytbart og med smaa korte Staaflsveller, som jeg nævnte før, hvis Længde kun er 1 Meter — jeg skal ikke nævne de andre Tal — kort sagt en Metode, som er ret vel kendt, og som man ikke behøver at rejse langt for at se, man behøver nemlig blot at tage over til Helsingborg, der ligger selve corpus delicti — Pariserudstillingsmateriellet — baade Spormateriellet fra Pariserudstillings-Banen og en Del af det rullende Materiel, hvoraf der er bygget en lille Bane fra Helsingborg til Kaa, der er anvendt netop det Spormateriel, som har gjort Tjeneste i 6 Maanedere paa Pariserudstillingen. Men det var Lessebo-Kostabanan, den har som den ærede Forslagsstiller nævnte, en Længde af 16 Kilometer, største Stigning af 1:35, men den er stræng nok, for der er paa et Sted en sammenhængende Stigning af 1:35 paa over 1 Kilometers Længde; den mindste Kurveradi er 50 Meter. Med Hensyn til Kørehaftigheden er det ganske rigtigt, hvad den ærede Forslagsstiller nævnte, at den af Regeringen er fastsat til 20 Kilometer pr. Time, hvilket er omtrent  $2\frac{1}{2}$  dansk Mil pr. Time, men der er jo ganske vist en Begrænsning, idet Regeringen ikke alene fastsaa, at den tilladelige Kørehaftighed ikke maa overstige 20 Kilometer pr. Time, men der tilføjes, at den ikke maa overstige 1 Kilometer i 3 Minutter. Det betyder altsaa noget mere, det betyder en Begrænsning under det tilladte Maksimum, og det fører til det praktiske Resultat, at naar det er paalagt Lokomotivføreren under Strafansvar ingen Sinde at køre en Kilometer paa kortere Tid end 3 Minutter, saa er det dermed givet, at saa kan han ikke køre 20 Kilometer i en Time, og det har ogsaa ført til det Resultat, at den planmæssige Körtid mellem Lessebo og Kosta er 53 Minutter for 16 Kilometer. Det vil den ærede Forslagsstiller se. (Tauber: Der er Ophold iberegnet.) Sa selvfølgelig, men det maa dog

ikke forbiges, at Regeringen har ikke været tilfreds med at fastsætte alene i al Almindelighed en Körtid, saaledes som man sædvanlig gør, af 20 Kilometer pr. Time, men har sikret det yderligere til, at en Kilometer maa ikke køres paa kortere Tid end 3 Minutter; derved bliver jo nemlig Körtiden i sig selv længere. Ved Helsingborg er man gaaet endnu yderligere. Der har man kun tilladt en Størstehstaighed af 15 Kilometer i Timen, men der har man sikret det endnu langt stærkere, idet man der har paalagt Lokomotivføreren og har opstaaet paa Plakater ved alle Overkørsler malet paa Trætavler, at Körtiden ikke maa overstige 100 Meter i 24 Sekunder. Dette bliver jo ganske vist 1 Kilometer i 4 Minutter, og altsaa 15 Kilometer i Timen, men ærede Medlemmer ville se, at der har man truffen endnu stærkere Forholdsregler mod en for stærk Kørehaftighed. Med Hensyn til Driften af Lessebo-Kosta Banen, da er det interessanteste ved Driften egentlig dette, at man der har en Lokomotivkonstruktion, som efter mit Skøn er noget af det ypperligste, der overhovedet er præsteret i Retning af Lokomotiver. Det er dog heller ikke noget Kosta-System, aldeles ikke, det er det rene klare Decauvilles System. Det første Lokomotiv af den Konstruktion, man har faaet til Kostabanan, er købt nede i Petit Bourg ved Paris, og efter dette som Model er der saa hos Munchstall i Eskilstuna bygget et andet, som ganske nøje svarer til dette. Eskilstuna-Lokomotivet, som er næsten nyt, har kun løbet et Aar, og det er som sagt noget af det fortrinligste, jeg har set, ikke alene i Retning af Konstruktion men ogsaa i Retning af Arbejdets Udførelse. Lokomotivet har 85 Hestes Kraft, det opgives til at veje tomt 10,000 Kilogram og med Kul og Vand 12,000 Kilogram. Det hviler paa 4 Aksler, saaledes at Vægten er aldeles nøjagtig fordelt ligelig paa alle 4 Aksler, og hver to Aksler for sig danne en i horisontal Retning fuldt bevægelig Boggia. Som Følge af denne nøjagtige Fordeling bliver Hjultrykket kun 1500 Kilogram, men det er vistnok ogsaa det højeste, man overhovedet tør gaa til med en Skinne, der er saa tynd som den, her er Tale om, med mindre den i alt Fald er lige saa forsvarelig understøttet som paa Lessebo-Kosta Banen, hvad der efter min Mening er en Forbedring af Decauvilles System. Denne Lokomotiv-Konstruktion med to fuldt bevægelige Boggier fører imidlertid til en helt anden Konstruktion, end vi nogen Sinde have set her i Landet paa Lokomotiver, idet man har været nødt til at bruge 4 i Stedet