

for 2 Cylindre, for ellers vilde man kun kunne benytte den ene Boggies Hjul som Drivhjul. Det har man imidlertid ordnet paa den overmaade praktiske Maade, at man har lagt paa hver Side af Maskinen 2 Cylindre, den ene for Højtryk, den anden for Lavtryk, og atter reguleret Damptilstrømmingen saa nøjagtig, at de 2 Cylindre paa hver Side yde nøjagtig det samme Arbejde, Højtrykscylinderen ikke mere end Lavtrykscylinderen. Det er reguleret saa fortrinligt, at det er fuldkomment ens, saaledes at den størst mulige Ensartetthed i Dampens Anvendelse og den størst mulige Nyttevirkning af samme er bragt til Stede. Denne Lokomotivkonstruktion har ført til, at man ogsaa der driver Banen med Hensyn til Kulforbrug aldeles fabelagtig billig. Uagtet der er meget stærke Stigaanger — som jeg nævnte 1: 35 blandt andet paa et Sted i 1 Km. Længde fortløbende — er det normale Kulforbrug opgivet til kun 2 svenske Kubikfod pr. 16 Km., og det højeste Forbrug, som Trafikchefen har noteret, var 80 Kg. for hele Turen 16 Km., jeg skal se, om jeg muligvis tager fejl — nej! det er rigtigt, det er 2 Kubikfod pr. Tur, altsaa pr. 16 Km. ordinært, men Trafikchefen havde noteret sig et særlig stort Kulforbrug, som gik op til 80 Kg. for de 16 Km. Vand medførte det paagældende Lokomotiv til en Dobbeltur, altsaa for 32 Km. Denne Konstruktion med dens absolut lettere Bevægelighed i horisontal Retning medfører en anden stor Fordel, nemlig den, at Friktionen paa Hjulflancherne saa godt som ophæves, selv i meget skarpe Kurver, og tillige den, at Lokomotivets Bevægelse bliver aldeles befriet for de smaa Ryk, som man ellers navnlig ved Maskiner med kort Hjulstand saa tydeligt kan mærke under Kørslen, og som ophæves derigennem, at hver Boggie har 2 særlige Cylindre for sig. Kort sagt man kører ganske behageligt, og man har en bestemt Følelse af, at Maskinens Dampforbrug bliver udnyttet paa en ganske anderledes fyldestgørende Maade end ved vore sædvanlige Lokomotivkonstruktioner. Altsaa, Lokomotivet er det, jeg særlig har fæstet Øje paa og sætter særlig Pris paa, om man vilde gøre et Forsøg med ogsaa her til Lands, og det til Trods for, at Maskinen er forholdsvis dyr; thi denne lille Maskine, som kun vejer 10,000 Kg., koster 20,000 Kr.; det har i alt Fald Gøstuna-maskinen kostet, og en anden, der er indført fra Frankrig, har med Told og Fragt kostet omtrent det samme, hvilket er omtrent dobbelt saa meget, som et andet almindeligt Lokomotiv af samme Vægt koster, men desuagtet er det fordelagtigt efter min Overbe-

visning for Smaabaner ikke at sty denne større Udgift til Maskiner, dels fordi de udføre et langt større Arbejde i Forhold til deres Kulforbrug, men tillige, og navnlig fordi Friktionen og hele Slidet saa vel for det rullende som for det faste Materiel reduceres til et Minimum ved denne Maskin-konstruktion. Med Hensyn til Bogumateriellet har man deroppe kun en Personvogn, som tillige er Bagagevogn. Den er ligeledes konstrueret ud af det rene Decauville-system, er købt i Belgien og skal have kostet 8,000 Kr. Den rummer 7 1ste Klasses og 18 3dje Klasses Passagerer. Det har, efter hvad Trafikchefen sagde, vist sig under almindelige Forhold at være tilstrækkeligt; kun i et enkelt Tilfælde, ved en festlig Lejlighed, havde de gjort et Forsøg paa, hvor stort et Personantal de paa deres Bane og med de Maskiner kunde føre frem i et Tog. Det var deres egne Arbejdere, og de monterede deres Godsvogne som Personvogne for Tilfældet og førte fra Kosta til Leshebo og tilbage igen med 200 Personer i et Tog. Godsvognene ere, i det mindste alle dem jeg saa — jeg ved ikke bestemt, om der haves andre Typer — smaa lette toakslede aabne Vogne. Kosta-Banen er nemlig hovedsagelig, ja næsten udelukkende benyttet af dette Bolag selv til Transport af visse Kemikalier, fra Leshebo til Kosta til Glasbruget, og til Tømmer og andre Skoveffekter, som køres fra Kosta til Leshebo til Eksport. Godsvognene angaves at have en egen Vægt af 1,100 Kg. og skulde kunne laste 4 til 5 Tusind Kg. Det er altsaa et meget fordelagtigt Forhold mellem den høje Vægt og Bæreevnen. Det ene af de Tog, jeg førte med, havde med i alt en Vægt, der svarede til 16—18 lastede Vogne, men om den Vægt, der var lastet paa Vognene, var nøjagtig 4 eller 5 Tusind Kg., kan jeg selvfølgelig ikke sige bestemt, men saaledes blev det opgivet. Man mærkede næsten ingen Forskel paa Hastigheden, enten man førte med en Stigning af 1: 35 opad, eller man førte nedad, Hastigheden var saa godt som den samme. Det beviser nu for det første i al Almindelighed,

Kettelese.

Sp. 3026, Lin. 1—3 f. n.: „naar det...taget det“
 læs: „det ikke blev overladt til mig at affatte
 Paragraffen, men kun at vælge imellem de fore-
 liggende Forslag“.