

bestillinger, der ved Dagafflutningen ikke vare effektuerede, udgjorde saaledes i April Maaned 5,057, i Maj 1,055, i Juni 844; men i den første Halvdel af Juli steg Tallet atter til 1,349; paa enkelte Dage har der manglet indtil 450 Vogne. Mangelen paa Godsvoagne har saaledes efterhaanden antaget en blivende Karakter.

Uagtet der ved Finansloven for Finansaaret 1895—96 og Tillægsbevillingsloven for 1894—95 er bevilget Midler til Anskaffelse af 250 Godsvoagne, er denne Forøgelse af Materiellet dog ikke tilstrækkelig; det maa derfor anses for nødvendigt, at der for Finansaaret 1896—97 stilles de fornødne Midler til Raadighed til Anskaffelse af mindst 300 nye Godsvoagne, hvoraf et relativt større Antal end, hvad der har fundet Sted ved tidligere Anskaffelser, ønskes forsynede med Striebremse, da der trænges til en Forøgelse af Bremskraften. Udgiften til Anskaffelsen af 300 Godsvoagne af forskellig Type vil, som ovenfor nærmere specificeret, medføre en Udgift af 870,000 Kr.

Til II. A. c. 2. Ved Finanslovene for 1882—83 og følgende Finansaar blev der stillet de fornødne Midler til Raadighed til Indførelse af den kontinuerlige Vakuumbremse paa Statsbanerne (jfr. Rigsdagstidenden for 1881—82 Tillæg A., Sp. 1207—1210). Den Bremse, der dengang blev indført, var Hardy's simple Vakuumbremse, og denne blev valgt, fordi den blandt de da kendte kontinuerlige Bremses udmærkede sig ved sin store Simplicitet i Konstruktion og Virkemaade. Denne Bremse betjenes ubelukkende af Lokomotivføreren, der, naar Bremsning skal finde Sted, ved Hjælp af Damp suger Luften ud af en langs Toget under Vognene anbragt Ledning, som staar i Forbindelse med Bremscylindre, hvis Stempler, naar Luften suges ud af Cylindrene, af den atmosfæriske Lufts Overtryk sættes i Bevægelse og derved foranlediger Bremsning af de paagældende Vognes Hjul. Som Meddelelsesmiddel fra Togpersonalet og Passagererne til Lokomotivføreren er der for Tiden paa begge Sider af Personogene anbragt Togliner, ved Hjælp af hvilke Togpersonalet eller Passagererne, naar der maatte opstaa Fare, kunne bringe Lokomotivets Dampsløjte til at lyde. I de senere Aar er den nævnte Bremsmethode bleven betydelig forbedret, saaledes at man vil være i Stand til ikke alene at lade Bremsningsvirksomheden udgaa fra Lokomotivføreren, men desuden gøre det muligt for Togpersonalet i Bagage- og Postvoagne samt til en vis Grad for Passagererne at bringe Toget til at standse. Anvendelsen af de oven er omtalte Togliner vil ved Brug af den ændrede Bremsmethode derfor kunne bortfalde, hvilket vil have stor Betydning, da det maa erkendes, at disse Liner altid have medført store Ulemper for Driften, navnlig ved Omrangering af Lokomotiver paa Rebroussementsstationer og derhos aldrig have været et fuldt ud paalideligt Meddelelsesmiddel til Lokomotivføreren.

Vakuumbremsen konstrueres og anvendes nu i Almindelighed saaledes, at der i Ledningen under Vognen og i de der anbragte Bremscylindre ved Udsugning af Luften fra Lokomotivet vedligeholdes et stadigt Vakuum, saaledes at Bremsningsvirksomheden fremkaldes, naar der fra Lokomotivet (eller eventuelt fra Ventiler anbragte i Rupeerne) slippes Luft ind i Ledningen og Cylindrene.

Ved denne Ordning opnaas foruden som anført, at den kan sættes i Virksomhed fra flere Steder i Toget, desuden, hvad der under kritiske Forhold er særdeles vigtigt, at den kommer til at virke hurtigere end for Tiden opnaeligt, samt endelig, at den automatisk træder i Virksomhed, hver Gang Ledningen beskadiges. Dette sidste er af stor Betydning, da Lokomotivføreren ved Brug af den nu benyttede Vakuumbremse først kan opdage Beskadigelse af Ledningen, der maatte være fremkomne under Farten, naar han sætter Bremsen i Virksomhed — et Forhold der kan medføre og allerede har fremkaldt alvorlige Følger.

Den automatiske Vakuumbremse er indført i Sverige, Norge, Rusland samt paa den overvejende Del af de engelske Jernbaner og ved at gaa over fra den hidtil hert Landet anvendte "Hardy's simple Vakuumbremse" til den ovenomhandlede Modifikation af samme følger man kun Udviklingsgangen i andre Lande paa den ogsaa i økonomisk Henseende lempeligste Maade og opnaar at faa indført et Bremsmiddel, hvortil der i Betragtning af den hert Landet stærkt tilgængende Jernbanetrafik med Anvendelse af hurtige og tilbørlige sværere Tog maa siges at være en særdeles sølelig Trang til Stede.

Da den automatiske Vakuumbremse som anført byder store Fordele fremfor den nu anvendte, maa Overgangen til det nye System meget anbefales, og det synes under de bestandig besværligere Driftsforhold neppe forsvareligt at udskyde Forandringen til Fremtiden.

Da man ved Anskaffelsen i de senere Aar af Lokomotiver og Vogne allerede har haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold, ere Bremsapparaterne paa disse indrettede paa en saadan Maade, at Overgangen til den nu foreslaaede Bremsningsmetode for dette Materiels Vedkommende kan ske baade let og uden Udgift.