

4. „Mener man, at der allerede nu kan naas en tilfredsstillende Overenskomst med Kjøbenhavns Kommune om Levering af Elektricitet?“

Forhandlinger angaaende en saadan Overenskomst ere indledede med Kjøbenhavns Kommune, men have endnu ikke kunnet føres til en endelig Afslutning.

De foreløbige Overvejelser lade dog formode, at en tilfredsstillende Ordning vil kunne opnaas.

5. „Hvorledes har det i Forslaget forudsatte Rangeringsystem virket paa de Steder, hvor det hidtil har været anvendt, særlig med Hensyn til Sikkerheden overfor Personer og Materiel?“ — Hertil skal bemærkes, at Rangering af Jærnbanevogne ved Hjælp af Dvngdekraften, paa hældende Spor, ikke er noget nyt System, men har været anvendt i Tyskland, Frankrig og England i over en Menneftaalder. Det anvendes nu paa en stor Mængde Banegaarde i Tyskland, Frankrig, Belgien, Svejts og England, muligt ogsaa andre Steder. Overalt hersker der kun en Mening om Systemets store Fortrin, der særlig ytre sig i 3 Retninger:

- 1) det sparer Tid,
- 2) det sparer Omkostninger,
- 3) det er langt mere farefrit for Rangerpersonalet og for Materiellet end det gamle System med Rangering paa horizontal Bane enten denne nu indføres ved Hjælp af Lokomotiver eller ved Hestekraft.

Som andre Fortrin ved Systemet fremhæves:

- 4) at det sparer Plads, en ligefrem Følge af den Hurtighed, hvormed et til Rangering indgaaet Tog kan ekspederes og afløses af et andet, og
- 5) at Rangeringen er saa godt som lydløs.

Fra de mange enkelte Udtalelser om Systemets Fortrinlighed skal man anføre følgende:

En Kommission af højere Embedsmænd ved de tyske Jærnbaner afgav i 1874 den Betænkning, at Rangering paa Jald efter anstillede Forsøg kun tager den halve Tid af Rangeringen paa vandret Spor, og at den frembyder mindre Fare for Mennefter og Materiel. Ved en Sammenligning mellem Sachsen, hvor der fandtes hældende Rangespor, og Preussen, hvor saadanne dengang ikke fandtes, viste det sig, at Ulykkestilfælde under Rangeringen, der medførte Død, vare 2,8 Gange, og saadanne, der medførte Invaliditet og forbigaaende Skade, 6,5 Gange saa hyppige i Preussen som i Sachsen. Bessadigelseerne paa Vognmateriel vare færre end før, paa Banegaarden i Zwickau f. Eks. 2,8 Gange saa talrige før som efter Rangeringsystemets Forandring.

Den 8de Forsamling af tyske Jærnbaneteknikere udtaler i 1878, at hældende Rangespor have staaet deres Prøve; Trafikken var gennem dem blevet væsentlig forbedret.

I 1883 meddelte den bekendte franske Forfatter Sacquin, Overdriftsingeniør ved den franske Ostbane, Resultatet af sine Undersøgelser fra Tyskland, Frankrig, Belgien og Svejts, om Rangering med Jald. Systemet anvendtes nu i vid Udstrækning, paa Dresden—Neustadt Banegaard rangeredes der endog dagligt 800 à 1000 Vogne paa denne Maade. Ulykkestilfælde vare yderst sjældne, Sikkerheden væsentlig fremmet. Som Slutningsresultat af sine Undersøgelser meddeler han, at denne Rangeringsmaade mindst sparer den halve Tid og 40 à 50 pCt. i Omkostninger. Enkeltvis var Besparelsen naaet til (for den egentlige Rangering) 1,44 Pf. pr. Vogn mod tidligere 5,76. Pf. Fremgangsmaaden var langt mere farefri end den ældre Methode.

I England er Systemet en gammel Bekendt, men i større Maalestok er det første Gang anvendt ved Edgchill, en stor Krydsningsstation ved Liverpool paa London og North—Western Railway, hvor dagligt 5 à 600 Tog løbe ind og ud, og 80 Lokomotiver ere stationerede. Her indførtes det i 1873, da Forholdene under den ældre Rangeringsmetode vare blevne næsten fortvivlede.