

6. Tør Baneteknikken anbefale Diesel-Drift?

Statsbanernes ledende Teknikere kan *ikke* sige god for Anvendelse af Diesel-Drift til Besørgelse af en Trafik med den Intensitet og med de Fordringer til Præcision, der her er Tale om, idet der ganske savnes Erfaringer — her og i Udlandet — i Henseende til Diesel-Driftens Egnethed til Bestridelse af en intensiv Nærtrafik.

Bortset fra dette principale Moment bemærkes følgende:

- a) Diesel-Drift vil paa Endestationerne ligesom Dampdrift kræve Lokomotiv-omløb, hvilket komplicerer Tog-Ekspeditionen, stiller større Krav til Anlægenes Ydeevne end den elektriske Penduldrift og ved ekstraordinær Forøgelse af Toggangen medfører trafikmæssige Vanskeligheder.

Den ved elektrisk Drift paaregnede Simplifikation af Stations-tjenesten, jfr. Betænkningen Side 46, 2det Stykke, kan ikke gennemføres i tilsvarende Udstrækning ved Damp- eller Diesel-Drift.

- b) Den Diesel-Drift, der i Betænkningen er sammenstillet med elektrisk Drift, byder langtfra samme Fordele for Publikum som elektrisk Drift, idet Hastigheden er væsentlig ringere, hvilket Moment man tillægger stor Betydning, naar Spørgsmaalet bliver om Opnaaelse af den til Dækning af den forøgede Driftsudgift fornødne Trafikstigning.

7. Hvilke Erfaringer med Diesel-Drift haves eventuelt fra Udlandet?

Diesel-Drift finder, saa vidt man ved, intetsteds Anvendelse til Besørgelse af Storstæders By-, Forstads- og Nærtrafik, men man er enten blevet staaende ved Dampdrift eller er uden noget Mellemstadium overgaaet til elektrisk Drift.

Sovjet-Rusland har i de senere Aar anskaffet store Diesel-Lokomotiver paa 1 200 H. K. og 1 500 H. K. til Anvendelse i Langvejstrafikken. Som Følge af dette Lands Isolation fra det øvrige Europa savner man nærmere Kendskab saavel til de indvundne Erfaringer som til de Motiver, der har været afgørende, udover at Hensynet til Tilvejebringelse af Brændselstoffer til Lokomotivbrug har været en betydende Faktor. Paa de russiske Jernbaner har Anvendelse af Brænde og Olie til Lokomotivbrug altid været almindelig.

I de Forenede Stater i Nordamerika er der i de sidste Aar bygget meget store Diesel-Lokomotiver paa 2 000 H. K. ligeledes til Anvendelse i Langvejs- trafikken. Ogsaa her har den lette og billige Adgang til Brændselolie været en betydende Faktor.

Anvendelsen af Diesel-Lokomotiver saavel i Rusland som i U. S. A. tager intetsteds Sigte paa Nærtrafik og maa foreløbig betragtes som storstilede Forsøg.

Udenfor de nævnte Lande anvendes Diesel-Drift kun sporadisk og i ringe Udstrækning, og Danmark er med Hensyn til Diesel-Drift fremme i første Række. Den først anskaffede Type paa ca. 230 H. K. har vist sig for svag til Bestridelse af Trafikken udenfor svagt trafikerede Sekundærbaner.

I 1929 er anskaffet 4 Lokomotiver à 425 H. K. til Fremførelse af lettere Tog.

Anvendelsen af Diesel-Lokomotiver her i Landet befinder sig endnu paa Forsøgsstadiet, og der foreligger — som nævnt foran — ikke tilstrækkelig Erfaring til, at man kan bedømme Driftssikkerheden og Økonomien i det lange Løb.

8. Haves Erfaringer med Trafikstigninger paa udenlandske elektrificerede Forstadsbaner, foraarsaget ved Elektrificeringen?

„Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Nr. 38 af 19. September 1929, indeholder de i Bilaget gengivne Oplysninger om Trafikstigning paa de under tyske Rigsbaner hørende Stad-, Ring- og Forstadsbaner i Berlin.

Det bemærkes, at der i det paagældende Tidsrum ikke er iværksat en almindelig Forøgelse af Togintensiteten, ligesom der kun ses at være tilvejebragt 2 nye Stationer indenfor det under Berlins Nærtrafik hørende udstrakte Jernbaneomraade.