

ansætte en god, kraftig Arbeidshests Trækkekraft = 150 Pd. verticalt Tryk, den da paa meget Løse og sandede Veie vil trække det 5—8dobbelte af denne Vægt, og at den paa bedre Veie efter sammes Godhed og Veffaffenhed kan trække fra det 8 til det 20dobbelte, men paa de allerbedste Chausseer mellem det 20, 40 og 50dobbelte, hvorvel Læsset i Almindelighed selv paa meget gode Chausseer ikke kan anslaaes højere end mellem 20—30 Gange Trækkekraften. Paa en Hestebane derimod, hvor Frictionsmodstanden ikke er saa stor, kan Læsset være 200—300 Gange saameget som Trækkekraften; en Hest kan altsaa paa en saadan Bane trække fuldkommen 10 Gange saameget som selv paa de bedste Chausseer. Dette er Hovedfordelen, som Jernbanerne tilbyde, og denne bliver ikke mindre eller større, hvad enten Læsset trækkes af Heste eller det trækkes af Locomotiver; men Hestebanen har den Fordeel, at man kan anvende ganske andre Stigningsforhold, saa at man derved med Letthed kan undgaae den største Deel af det kostbare Underbygningensarbejde ved Jernbanerne, ligesom der ogsaa som en Følge deraf kan lægges en ganske anden Plan, saa at mange locale Vanskeligheder derved formindskes, og den aarlige Vedligeholdelse af Banen vil koste forholdsvis Lidet. Jeg skal tillade mig at fremkomme med nogle bestemte Data til Støtte for mine Paastande, og for at det ikke skal synes, som om jeg holder mig til vilkaarlig valgte Exempler, skal jeg af et af de nyeste tekniske Værker tillade mig at citere Prisen paa nogle bekendte Hestebaner. Der er saaledes f. Ex. 3 franske Hestebaner; paa den første, som nævnes i Værket, er Anlægsprisen cirka 22,000 Rb. pr. dansk Miiil, paa den anden er den omtrent 33,000 Rb. pr. dansk Miiil og paa den 3die omtrent 45,000 Rb. pr. dansk Miiil, paa 3 andre Hestebaner, der ere anlagte under høist uheldige Terrainforhold, navnlig saa usædvanlige Stigningsforhold, at man paa de 2 Baner maa anvende faststaaende Dampmaskiner til at slæbe Vognene op ad Bakkerne, ere Anlægsudgifterne anførte til i et Tilfælde 120,000 Rb. pr. dansk Miiil, i et andet Tilfælde til 220,000 Rb. og i et tredje Tilfælde til 240,000 Rb. pr. dansk Miiil, medens derimod Gjennemsnitsprisen paa de franske

Locomotivbaner har været fra over 500,000 Rb. til over 2 Millioner Rb. pr. dansk Miiil. Saaledes stiller Forholdet sig i Frankrig med Hensyn til Prisen paa Hestebaner og Locomotivbaner. Hvad de aarlige Vedligeholdelsesomkostninger angaaer, saa have disse paa de franske Hestebaner andraget fra 660 til 800 Rb. pr. dansk Miiil, og paa de engelske Hestebaner fra 1000 til 1,200 Rb., medens de derimod paa de engelske Locomotivbaner have andraget mellem 8 til 12,000 Rb. pr. dansk Miiil. De Herrer ville altsaa letteligen indsee, at man ved Hestebaner kan overskylve et langt større Terrain med en meget mindre Capital, end det er muligt ved Locomotivjernbaner. En Jernbane har ganske vist den Fordeel fremfor en Hestebane, at den har en større Befordringshurtighed, og i England, hvor man sætter saa stor Pris paa Transporthurtigheden, og denne paa Locomotivbanerne gaaer indtil 12 à 15 Miiil i Timen, har dette vistnok sin store Betydning; men her tillands, hvor Hurtigheden kun er cirka 4 Miiil i Timen, og man ved Hestebaner dog altid kan opnåe en Befordringshurtighed af 2 à 3 Miiil i Timen, der kommer Fordelen ved Locomotivbaner paa ingen mulig Maade til at staae i Forhold til de meget større Anlægsomkostninger, og det saameget mindre, som Transporten af Varer og Creaturer udgjør en saa væsentlig Deel af Jernbanens Trafik, og man med Bestemthed kan sige, at det er temmelig ligegyldigt, om disse transporterer paa en lidt kortere eller længere Tid. Den Maade, hvor paa jeg har tænkt mig et Jernbanesystem helligst maatte kunne gennemføres hertillands, hvis Rigsdagen beslutter sig til at understøtte sige store Foretagender, er, at Locomotivjernbaner kun skulde anvendes paa kortere Strækninger, medens der derimod til Central- eller Hovedbanen til Sidebanerne, ligesom ogsaa til Forkængelsesbanen Nord paa, skulde anvendes Hestebaner. Jeg skal tillade mig lidt nærmere at forklare, hvorledes jeg har tænkt mig dette. Naar f. Ex. en Locomotivbane strakte sig fra den fiesvigiske Grændse op til Aarhus eller Randers og med en Sidelinie, som Regjeringsen har foreslaaet, til Skive, saa skulde fra Randers en Hestebane som Forkængelsesbane gaae mod Nord og fra Skive en lignende mod