

Nderligere Indlæg

i

den Sydsjællandske Jernbanesag

af

English & Hanssen,
Civil-Ingeniører.

Kjøbenhavn.

Trykt hos J. D. Qvist & Comp.

1867.

I Overbeviisning om vor Sags Godhed og dens heldbringende Følger for Landet, have vi nu i 17 lange Aar kæmpet for Indførelsen af smalsporede Jernbaner her i Landet. Vor Stræben paaagtedes i lang Tid ikke af det store Publicum, og de saakaldte Sagkyndige affærdigede vore Beviisgrunde enten med et fornemt, undertiden haanligt, Skuldertræk, eller og med knusende Argumenter; vi trættedes imidlertid ikke ved al den passive og active Modstand vi mødte, men vedbleve i vor Gjerning indtil vore Paastandes Rigtighed endeligen ere blevne anerkjendte, saavel af det store Publicum, som af Regjeringen og Rigsdagen.

Komne saavidt til det Maal, vi havde sat os, troede vi at man i Bedømmelsen af vor Stræben kun vilde have selve Sagen for Diet, og ikke lade sig lede af uvedkommende Bevægrunde, men heri ere vi desværre blevne høiligen stuffede, i det vi af en Anonym i Dagbladet Nr. 100 og 122, og i en Brochure, forfattet af Hr. Capt. Hedemann, ere blevne stærkt angrebne. Vel troede vi at vort Svar i Dagbladet Nr. 111 havde været tilstræffeligt, men vi erfare nu at vi have taget feil i saa Henseende, — vor Taushed er bleven mistydet og vi skyldes derfor os selv, vor Stilling i Almindelighed, som og vort særlige Forhold til den omhandlede Sag, at tage alvorlig til Gjenmæle imod de Indvendinger der, — vi sige det aabent — paa en lidet human og sømmelig Maade — ere fremsatte imod vort Forslag.

Vi opfordre vore Læsere til med Tænkksomhed at veie vort Forsvar imod hine Angreb, idet vi gibe den Forsikring, at vi

uden Spidsfindighed, paa en klar og aaben Maade, skulle bevise Urigtigheden i hine Angreb, — iøvrigt ubekymrede om de ere motiverede af Uvillie imod os, eller Ukjendskab til Sagen.

Den anonyme Forfatter 9—8 (i Tillæg til Dagbladet Nr. 100), hvis Argumenter og Beregninger i en ganske mærkelig Grad stemme overeens med Capt. Hedemanns Brochure, siger:

„Jeg har gjort mig den Uleilighed (*) nøie at gennemgaae Forslaget og efterregne de det ledsagende Overlag, og er derved kommen til det Resultat, at saavel de Principer, paa hvilke Forslaget er baseret, som de Beregninger, hvortil det støtter sig, ere grundfalske, de indeholde næsten ikke noget, imod hvilket der ikke skulde kunne reises begrundede Indvendinger.

Curver. „Lette“ Jernbaner, d. v. s. Jernbaner med let Overbygning (36 Fods Skinner), der befares af lette Locomotiver (8 à 10 Tons), kunne ikke bygges med Stigninger af indtil 1 : 80 og med Curver med indtil 900 Fods Radius, naar man paa dem vil kunne fremskaffe Tog paa 1200 à 1500 Centners Bruttovægt (eller Mere, naar Lasten skal svare til det af Firmaet anførte Antal af Vogne) med en Hurtighed af 4 à 5 Mile i Timen for Godstog og 5 à 6 Mile for Persontog, inkl. Opholdet paa Stationerne, af hvilke Forslaget har 1 pr. Mil, d. v. s. altsaa med en effectiv Hastighed af 7 à 8 Mile. Disse Forudsætninger og Resultater passe ikke sammen; enten bliver Hastigheden kun ca. 2 Mile, eller Togenes Bruttolast maa reduceres til den Halvdelen, eller Locomotivernes Vægt maa forøges til den dobbelte og derved Skinnernes Vægt tillige forøges, eller der maa tilveiebringes Stigninger, der ere fladere end 1 paa 200, og Curver, der have mindst 3000 Fods Radius; — desuden hører man ikke uden stor Fare paa en Bane af 3½' Spor-

*) De i de følgende Citater med spærret Skrift trykte Steder ere udhævede af G. & S.

„bidde gjennem Curver af 900 Fods Radius med en Hastighed af 7 à 8 Mile. Enten bliver altsaa den „lette“ Bane forvandlet til en „svær Bane“, eller der maa staaes af paa Togenes Størrelse og Hastighed, eller der maa anvendes stor Bekostning paa Opnaelsen af gode Stigningsforhold. Forlader man den „lette“ Bane til Fordeel for en „svær“, behøves intet Beviis for, at en saadan Bane ikke kan bygges for 140,000 Rdl. pr. Mil, beholder man den „lette Bane uden at indføre gode Stignings- og Krumningsforhold, bliver enten Driften overmaade kostbar eller Langsomheden utaaelig.“

Efterat vi (i Tillæg til Dagbladet Nr. 111) havde besvaret ovenstaaende, tilbagekalder den samme anonyme Indsender (i Dagbladet Nr. 122) Grundlaget for dette hele Raisonnement:

„Det er ved en ufrivillig Feiltagelse, hvorsfor jeg beder Firmaet om Undskyldning, at jeg i min Artikel i Tillæg til „Dagbladet Nr. 100“ har antaget den omhandlede Hastighed for Togene at være inklusiv istedetfor eksklusiv Opholdet paa Stationerne, og det er ved en tilgivelig Mangel paa Bidtøftighed, at jeg ikke udtrykkelig har anført, at Firmaet dog kun umiddelbart ved Stationerne*) vil anvende Curver med 900 Fods Radius.

Den paatalte Umulighed og Fare eksisterer altsaa ikke.

Samme Forfatter vedbliver derpaa:

„Firmaet English & Hanssen, vil etablere en Banegaard ved Kjøbenhavn, rigtignok exkl. Expropriation, Jordarbejde, Steentfearbejde, Overbygning m. M., og exkl. Reparationsværksteder for den latterlig lave Sum 75,000 Rdl.“, og ere saavel denne Forfatter, som Hr. Capt. Hedemann, aldeles enige om at en Station ved Kjøbenhavn inkl. Reparationsværksteder bør koste 300,000 Rdl.

Da saavel Capt. Hedemann, som den anonyme Forfatter, ere heftige Modstandere af det smalsporede System, og som det fremgaaer af deres Artikler, i betænkelig Grad ube-

*) Hvor Togene altid skulle kjøre langsomt.

Kendt med Principerne for saadanne Baners Anlæg og Drift, saa vil det være nødvendigt her atter at fremhæve, at de projecterede Baner skulle drives med hyppige og smaa Tog af enten 6 Personvogne à 30 Personer eller 8 à 9 Personvogne og Godsvogne; og at Forøgelsen i Banens Trafik skal tilfredsstilles ved at affende flere Tog om Dagen, men ikke ved at forøge Togenes Størrelse. Stationen i Kjøbenhavn behøver altsaa kun at indrettes for Tog af høist 200 Passagerer, hvortil de følgende Localiteter ere tilstrækkelige:

Hovedbygning indeholdende:

Kjælderetage 225 Kvadratalen.

1ste Etage 906 Kvadratalen, egl. Trappegange og Skillerumsvægge, med 3 Ventesale, Toilet for Damer, Expeditions-, Forstander- og Telegraph-Contoir, Billetcontor, Vestibule, Passage, Postlocale, Toldlocale, Restauration og Kjøkken, Locale for Togpersonalet og Lampe-Local. Perron med bedækket Halle 75 Alen lang, 24 Alen bred.

2den Etage 380 Kvadratalen, med Boliger for Stationsforvalteren og 1 Betjent, samt Værelse for Directeuren.

Varehuus af Bindingsværk 600 Kvadratalen, 12' høit med Skifertag; derunder Kjælder 150 Kvadratalen, en 80 Cts. Svingkran, en Brovægt, Kreaturrampe med Dvægfold, Remise for Locomotiver 200 Kvadratalen.

Smedie 60 —

Locale for Maskinpersonalet 20 —

Vandforsyningsindretning, Cisternehuus med

Cisterne af 800 Cubicfod Indhold.

2 Vandkraner med Cokesbænke og Fyrgrave, Cokesmagazin 100 Kvadratalen.

Remise for Vogne 660 —

1—18' og 2—15' Dreieffiver, Retirade og Bissoir.

Stationer efter ovenstaaende Specification med 1 36' og 2 15' Dreieffiver (men kun med Halvtog over Perronen) inclusive alt Jord og Steenkiste Arbeide etc. have D'Hr. Peto, Brassery & Betts, ifølge den med Regjeringen af-

sluttede Contract af 4de Marts 1861, paataget sig at bygge i Nyborg og i Horsens for 65,000 Rdl.

For den bedækkede Halle istedetfor Halvtaget have vi tilslagt 10,000 Rdlr., hvilket er tilstrækkeligt for et Tog af ovennævnte Dimensioner, tækket med Stifter. Man vil maaskee indvende, at en Station, der egner sig for Nyborg eller Horsens ikke er passende for Kjøbenhavn, men det er, som alt fremhævet i vort Forslag, netop en af Fordelene ved det af os foreslåede System, at der ikke behøves store, kostbare og overdaadige Stationer. I dette, saavel som i alle andre Forhold i Livet, er det sikkerligen det Rigtigste at sætte Tøring efter Møring; havde man hidtil her i Landet fulgt denne gyldne Regel ved Anlægget af Jernbanerne, da vilde Staten saavel som Actionairerne være bedre stillede.

Om de øvrige Stationer og Holdepladse siger vor Modstander, at „de i Firmaets Dverslag ere beregnede til „en saa lav Priis, at de umulig kunne udføres for samme, „saaledes er der f. Ex. ikke taget Hensyn til at alle Stationerne „og saa godt som alle Holdepladse bør være forsynede med „Vandforsynings-Apparater, da de smaa Maskiner maa tage „Vand for hver eller for hveranden Mill.“

D'Hr. ere siensynlig ubekjendte med denne Slags Locomotiver, da de ellers maatte vide at de kunne medføre Vand for 6 Mills Kjørsel, og at Vandforsynings-Apparater altsaa kun behøves paa Hovedstationerne, men ikke paa Holdepladjene.

Ved Indretningen af Stationerne er det uden Tvivl det Rigtigste foreløbig at nøies med det Nødvendige, og efterhaanden at udvide dem som Trafiken kræver det.

De følgende Stationer: Kjøge, Rønnebe, Præsto, Kallehave, Nestved, Stege, Nykjøbing, Sætkjøbing, Maribo og Næstlov ere i vort originale Dverslag ansatte til 224,000 Rdl. og kunne ifølge vedføjede detaillerede Dverslag udføres for 220,650 Rdl., hvorimod Hr. Capt. Hedemann har formænt, at disse Stationer burde bygges i samme Stil som de Nordsjællandske Stationer, hvilke rigtignok ikke ere indrettede med

Stationer
og
Holdepladse.

særdeles Hensyn til Deconomie; de ville derfor ifølge Hr. Capt. Hedemanns Mening koste 360,000 Rdl.

Holdepladsen bør, ifølge vort Princip, bygges af Bindingsværk, tildeels for at spare paa Anlægs-Capitalen, men især for med Lethed at kunne udvide, forandre og selv flytte dem, om dette i Fremtiden skulde være fornødent.

Holdepladsen ere paa de Fyenske og Fydse Baner anlagte for 4,500 Rdl.; Capt. Hedemann beregner dem til 6,500 Rdl.

Banemester- og Banevogterhuse ere af os beregnede til 4,000 Rdl. pr. Miil, derimod af Capt. Hedemann til 6—7,000 Rdl. pr. Miil. Af Entreprenøren som udførte samtlige Banevogterhuse paa Fyen have vi modtaget skriftlig Tilbud, om at udføre dem paa de projecterede Linier i samme Størrelse for 750 Rdl. pr. Stk. inclusive Brolægning og Brønd. Banemesterhusene ere i Regjeringens Contract med D'Hr. Peto Brassey & Betts beregnede til 1,400 Rdl. pr. Stk. inclusive Brønd etc. Samtlige Banevogter- og Banemesterhuse ville altsaa koste pr. Miil:

4 Banevogterhuse à 750 Rdl.	3,000 Rdl.
1 Banemesterhus hver 2 Miil à 1,400 Rdl.	700 "
4 Skilderhuse à 30 Rdl.	120 "

er pr. Miil 3,820 Rdl.

Driftsmateriel. Locomotiver, Vogne og Log-Inventarium er beregnet af Capt. Hedemann og Indsenderen til Dagbladet, til 20,000 Rdl. pr. Miil inclusive Uniformer, Prøvefarter etc. — Paa Strækningen Kjøbenhavn—Kallehave og Rønnede—Nestved, ialt 16 $\frac{1}{4}$ Miil, behøves til 5 Log daglig i hver Retning, 5 Locomotiver i Fart og 3 i Reserve, 4 Postvogne, 30 Personvogne og 48 Godsvogne, og paa Nerne (13 $\frac{1}{2}$ Miil) til 4 Log daglig i hver Retning: 3 Locomotiver i Fart og 3 i Reserve, 3 Postvogne, 20 Personvogne og 32 Godsvogne, ialt:

8 Locomotiver à 9,200 Rdl.	73,600 Rdl.
6 dito à 8,500 Rdl.	51,000 "
6 Postvogne à 1,000 Rdl.	6,000 "
50 Personvogne à 1,500 Rdl. ...	75,000 "
80 Godsvogne à 650 Rdl.	52,000 "
Log-Inventarium	8,400 "

266,000 Rdl.

eller circa 9,000 Rdl. pr. Miil. Til Uniformer, Redskaber og Reparationer samt Prøvefarter etc., have vi opført det Fornødne under Diverse Udgifter med 2,000 Rdl. pr. Miil. Vi haabe og ere overbeviste om, at der efterhaanden vil behøves et større Antal Locomotiver og Vogne; men vi ansee det fordeeltigt at anskaffe disse, naar der viser sig Trang til et større Driftsmateriel, istedetfor strag at belaste Banen med store og maaskee først efter flere Aar nødvendige Udgifter. Af det sjællandske Jernbaneselskabs Regnskab, der af vore Modstandere opstilles os som Mønster, fremgaaer, at Materiellet, der benyttes paa en meget ufuldstændig Maade. Gjennemsnit af samtlige Locomotivers Fart har ifkun været circa 1 $\frac{3}{4}$ Lime eller 7 Miil daglig, og de have staaet omtrent den dobbelte Tid daglig med Tid under Rjeden. Kun eet Locomotiv har tilbagelagt i Gjennemsnit 13 Miil daglig, hvorimod det paa engelske eller af engelske Ingeniører bestyrede Baner*) er almindeligt, at Locomotiverne 6 Dage om Ugen tilbagelægge mindst 32 Miil daglig og den 7de Dag ere under Efterhyn i Reparationsværkstedet.

Ved den af os paatænkte Drift ville Locomotiverne være i Brug 5 Dage om Ugen, 8 Timer i Fart og 4 Timer staaende paa Stationen daglig.

Et lignende Forhold finder Sted ved Gods- og Person-

*) Paa den 12 Mile l. ange Gefle-Dala Jernbane i Sverige, der drives af et engelsk Actieselskab, gaae 14 Log (fordeelt med Godstog) i hver Retning daglig. — Locomotiverne tilbagelægge altsaa daglig 336 Miil. Banen eier 14 Locomotiver, hvoraf 10 daglig i Fart og 4 i Reserve. — Hver af Banens Locomotiver kører altsaa i Gjennemsnit 33 $\frac{1}{2}$ Miil daglig.

vognene, der kunne holdes i regelmæssig og stadig Brug paa en Bane med hyppige Tog, medens de paa en Bane, der drives med faa Tog den største Deel af Tiden staae ubenyttede paa Stationerne.

Expropriation Begge vore Modstandere paastaae endvidere med en beundringsværdig Genstemmighed, at Expropriationen, som vi have ansat til 800 Rdl. pr. Tønde Land, bør ansættes til 1000 Rdl., fordi Expropriationen paa den Nordsjællandske Bane har kostet 1,250 Rdl. pr. Tønde Land. D'Hrr. glemme imidlertid, at der til den nævnte Bane maatte exproprieres kostbare Grunde i Kjøbenhavns umiddelbare Nærhed, medens den Sydsjællandske Banes Expropriation først begynder ved Wigersløv. Fra Wigersløv til Næstved vil, som ogsaa Indsenderen (i Dagbladet Nr. 122) indrømmer, den rette Gjennemsnitspris i Handel og Wandel være ca. 400 Rdl. pr. Tønde Land, medens Gjennemsnitsprisen for selve Jorden ved den Nordsjællandske Bane har været 830 Rdl., og de paaløbne Udgifter for Overtøjninger, Alempen, Bygningsforandringer, Affavn etc. etc., 420 Rdl. eller ca. 50 pCt. af selve Jordens Værdi. Lægges til 400 Rdl. pr. Tønde Land — Jordens sandsynlige Gjennemsnitspris paa de projecterede Baner —, 50 pCt. for paaløbende Udgifter, saa bliver Expropriationsprisen dog kun 600 Rdl. pr. Td. Land.

Expropriationen for den bredsporede Bane igjennem Hjen har kostet 24,000 Rdl. pr. Mil; — i umiddelbar Nærhed af Odense 7—800 Rdl. pr. Tønde Land, og i Gjennemsnit 4—500 Rdl. pr. Tønde Land.

Middelbredden af det Areal, der er at expropriere inclusive Terrain til Stationer, Banevogterhuse etc. vil mellem Kjøbenhavn (Wigersløv) og Rønne udgjøre 58 Fod (= 25 Tdr. Land pr. Mil) og paa de øvrige Linier 46 Fod (= 20 Tdr. Land pr. Mil), hvorimod Capt. Hedemann og Indsenderen i Dagbladet regne 30 Tdr. Land eller 30,000 Rdl. pr. Mil paa Strækningen Wigersløv—Rønne og 25 Tdr. Land eller 25,000 Rdl. pr. Mil af de øvrige Strækninger, altsaa mere

end Expropriationen for den bredsporede Hjenste Bane har kostet.

Banens Længdeprofil bør efter Capt. Hedemanns og 9—8 Menings være mindst 15 Fod bred i Jordplanum af Hjenstyn til Banens Vedligeholdelse og for at have Plads til Telegraphstængerne. De Norske og Svenske smalsporede Baner ere imidlertid kun 13 Fod brede, som vi have foreslaaet, og denne Brede har vist sig tilfredsstillende. Telegraphstængerne behøve ikke at staae paa selve Banen, men kunne ligesaagodt staae i Hegnet eller paa Dosseringen, og det vilde derfor være høist urimelig at forøge Bekostningerne med flere 1000 Rdl. pr. Mil blot for Telegraphstængerens Skyld. Længdeprofilen med de foreslaaede Stigninger 1 : 100 og undtagelsesviis 1 : 80 erklære D'Hrr. at være for steile, til at Locomotiver af den foreslaaede Vægt kunne trække Togene med den paatænkte Hurtighed, og Capitainen søger at bevise dette ved en mathematisk Formel, der imidlertid er aldeles ubrugelig til at beregne et Locomotivs Trækraft, da den hverken tager Hensyn til Dampcylinderens Størrelse, Damptrykket eller Drevhjulenes Antal, Størrelse og Omdreiningshurtighed, og desuden er fremsat paa en ucorrect og ulogisk Maade.

Indsenderen til Dagbladet har, som før omtalt, taget fejl af Hurtigheden; han glemmer, at Vægten af selve Vognene paa det smalle Spor er langt ringere i Forhold til Belastningen end paa det brede Spor, og synes endvidere at have overseet, at de af os paatænkte Locomotiver med sammenfoblede Drevhjul ere istand til at trække langt mere end f. Ex. Locomotiver med 1 Par Drevhjul, hvoraf flere benyttes paa de Sjællandske Baner. At Locomotiver af hensigtsmæssig Construction kunne trække Tog af 7—8 Wange deres egen Vægt opad Stigninger 1 : 80 og selv steilere, er forøvrigt alt længe godtgjort ved Pragis paa flere udenlandske Baner. — At paa en steil Stigning selvsølgelig Hurtigheden bliver formindstet kan ikke være af Betydning, da saadanne Stigninger ialtsald kun blive Undtagelser og muligen aldeles kunne

Banens
Længdeprofil.

Længdeprofil.

undgaaes paa de projecterede Baner, og man ved Redkjørselen fra Høiderne, og paa de horizontale Strækninger let kan indhente det Forsømte.

Jordarbeidet.

Jordarbeidet for Strækningen Kjøbenhavn (Vigersløv)—Rønne beregner Capt. Hedemann til 11,000 Cubicfavne à 3 Rdl. = 33,000 Rdl. pr. Miil og Indsenderen i Dagbladet til 30,000 Rdl. Capt. Hedemann anfører i sin Brochure Pag. 5, at Jordarbeidet paa den $\frac{3}{4}$ Miil lange Sidebane til Klampenborg androg 7,000 Cubicfavne, eller 9,000 Cubicfavne pr. Miil, og efter hans egen Beregning formindstes Jordarbeidet ved den smallere Bane i Forhold som 13 til 10. Jordarbeidet for en smalsporet Bane paa denne Route vilde altsaa udgjøre 7,000 Cubicfavne pr. Miil. Da imidlertid Terrainet imellem Vigersløv & Rønne paa ingen Maade frembyder større Vanskeligheder end Klampenborg Banen, hvorom enhver kan overbevise sig ved at undersøge Høidecurverne paa Generalstabens Kort, saa er der selvfølgelig ingen Grund til at ansætte Jordarbeidet her til 11,000 Cubicfavne pr. Miil — især da Capitainens Beregninger, som han i Brochuren Pag. 15 selv indrømmer — „kun berøe paa et Skjøn.“

Jordarbeidet paa de Fyenste og Fydske Baner er bleven udført af Under-Entrepreneurerne for 8—16 Mk. pr. Cubicfavne, til hvilken Priis det eiheller i Syd-Sjælland og paa Derne er vanskeligt at finde de fornødne Arbejdsstræfter. Vort Overslag for den særdeles gunstige Strækning Vigersløv—Rønne 7,500 Cubicfavne à 2 Rdl. = 15,000 Rdl. pr. Miil, er derfor sikkert ikke for lavt regnet.

Paa Section II Rønne—Kallehave hvor Terrainet er mere couperet, vil Jordarbeidet udgjøre 10,000 Cubicfavne pr. Miil, à 2 Rdl. 20,000 Rdl.

Paa Section III Rønne—Nestved 10,000 Cubicfavne pr. Miil à 2 Rdl. 20,000 —

Paa Section IV Koster—Stege—Grønsund, et noget couperet

Terrain, hvor der tillige behøves en Dæmning igjennem

Koster Noer er der at udføre:

$2\frac{1}{2}$ Miil à 10,000 Cbfb. à 2 Rdl. . . 45,000 Rdl.

$\frac{1}{4}$ — à 6,000 Cbfb. à $2\frac{1}{2}$ Rdl. . . 15,000 —

 $2\frac{1}{2}$ Miil. 60,000 Rdl.

eller 24,000 Rdl. pr. Miil.

Paa Section VI & VII vil Jordarbeidet i Gjennemsnit være paa det Nærmeste lige med Section I og udgjøre:

8,000 Cubicfavne à 2 Rdl. = 16,000 Rdl. pr. Miil.

Broer, Steenkister og Veipassager er en Post, som det er næsten umuelig uden speciel Undersøgelse af hele Linien at beregne nøiagtig, hvilket Hr. Capt. Hedemann selv har erfaret, som sees af følgende Udtog af Regnskabet over den Nordsjællandske Banes og Frederiksberg-Banens Anlæg Pag. 60 & 64.

	Dyrindelig Overslag.	Revidere 1 Overslag.	Birtelig Udgift.
Broer.	20,800 Rdl.	35,000 Rdl.	32,000 Rdl.
Niveaupassager. .	43,000 —	51,000 —	27,900 —
Veianlæg.	17,200 —	20,000 —	9,800 —

Maar der sees hen til disse Exempler, er det vist et saare ubilligt Forlangende af Hr. Capitainen, at vort foreløbige Overslag skulde være fuldkommen nøiagtig i alle Henseender. Ved dette saavel som ved alle større Overslag vil det vistnok vise sig ved Udførelsen af Arbejdet, at nogle Poster ere for lavt, andre derimod for høit ansat, hvorom den Nordsjællandske Jernbanes Anlægsregnskab frembyder mangfoldige Exempler foruden de ovenanførte.

Herr Capitainen saavel som 9—8 ere, som i alle øvrige Punkter, ogsaa enige i at beregne Superstructuren til 47,000 Rdl. pr. Miil, medens vort Overslag er 45,000 Rdl. pr. Miil.

Herr Capitainen har beregnet Skinnerne til 75 Rdl.

Super-
structur.

pr. Ton, endstjøndt Skinnerne til de Nordsjællandske Baner itkun have kostet 71 Rdl. 20 St. pr. Ton leverede ved Banen. Da Skinnerne imidlertid i de sidste 12 Maaneder have varieret i Pris fra £ 6 til £ 6. 10 s. og der ikke er Anledning til at vente en Forhøielse af Priserne, medens Fabriksprisen for Skinnerne til de Nordsjællandske Baner var £ 7. 13 s. 6 d., saa maa man fortiden kunne have Skinnerne, leverede ved Banen for høist 65 Rdl. pr. Ton, eller 10 Rdl. mindre end beregnet af Capt. Hedemann — hvilket, da der behøves 290 Tons pr. Mill, reducerer Herr Capitainens Overslag for Superstructuren fra 47,000 til ca. 44,100 Rdl. pr. Mill. — Vort Overslag har altsaa ogsaa i dette Punkt været passende og ikke for lavt beregnet.

Herr Capt. Hedemann insinuerer og 9—8 erklærer ligefrem at Driften af de projecterede Baner vil være usfordelagtig da Kulforbruget for de smaa Locomotiver bliver usfordelagtig stort i Forhold til Nyttevirkningen. Denne Paastand stadfæstes hverken af Erfaring eller Theori.

Vel forbruge mindre Locomotiver mere Brændsel i Forhold til deres Arbeide end større Locomotiver, — men Maskiner, Tender, Vand og Kul=Beholdning samt Gods- og Passageer=vogne paa den bredsporede Bane, veie langt mere i Forhold til Vægten af Passagerer og Gods i Toget, end paa den smalsporede Bane; hver Tønde Kul beforder derfor paa det smalle Spor en større Nettovægt af Passagerer og Gods end paa det brede Spor, og omstaaende Sammenligning mellem de bredsporede Sjællandske- og den smalsporede Antwerpen Gent=Bane viser hvor overveiende Fordelen er paa den smaltsporede Banes Side.

Bedligeholdelse og Drifts-udgifter. Bedligeholdelse af Bane og Stationer samt Vager og Lønninger til Banepersonalet kostede følgende pCt. af Brutto=Indtægten:

Åar	Antwerpen=Gent.	Vest=Sjællandske Bane.
1865	14 pCt.	23 pCt.
1866	14 "	19 ³ / ₄ "

Transport=Tjenesten, Bedligeholdelse af Locomotiver og Trækraften. Vogne, Brændsel og Smørelse, Vager og Lønninger kostede følgende pCt. af Brutto=Indtægten:

Åar.	Antwerpen=Gent.	Vest=Sjællandske Bane.
1865	12 ¹ / ₄ pCt.	13 ¹ / ₄ pCt.
1866	14 "	14 " "

og Resultaterne af disse Baners Drift sees endvidere af følgende Tabel.

Åar	Antwerpen - Gent.						Vest-Sjællandske Bane.		Nord-Sjællandske Bane (excl. Klampenborgbanen).	
	Capital.	Indtægter.	Udgift.	Overskud.	Indtægt pr. Mill.	Udgift pr. Mill.	Overskud pr. Mill.	Dødsud pCt. af Capital.	Dødsud pr. Mill.	Overskud pCt. af Capital.
1865	1,821,000	310,000	154,960	155,040	46,500	23,244	23,256	8 ¹ / ₂		
1866	1,828,445	290,585	163,078	127,506	43,588	24,462	19,125	ca. 7 *		
1865	7,383,586	654,821	291,249	363,572	45,160	20,087	25,026	4 ³ / ₄		
1866	7,384,276	654,885	273,939	380,946	44,544	18,892	25,650	5		
1865	2,971,320	240,780	130,530	110,250	30,097	16,316	13,781	3 ³ / ₄		
1866	2,978,032	256,626	134,528	122,098	32,078	16,816	15,262	4		

*) Formindelsen i sidste Åars Netto=Indtægt hidrører fra en betydelig Nedsettelse i Passageravgiften paa en med denne Bane concurerende Statsbane.

Telegrapher og Signaler. Det er os kjært at see, at begge vore Modstandere ere enige i, at der paa Telegrapher, Signaler etc. kan bespares 1,000—1,500 Rdl. pr. Miil eller 30—45,000 Rdl. i det Hele af vort Overslag.

Administration og Ingenieur Udgifter. Administration, Reise = Diæter og Ingenieur = Udgifter have vi beregnet til ca. $3\frac{1}{2}$ pCt. af hele Anlægscapitalen, medens de samme Udgifter ved Anlæg af de Nordsjællandske Baner med Centralbanegaard ved Kjøbenhavn kun have udgjort $2\frac{3}{4}$ pCt., men dette er begrundet i, at Dymaalinger, Nivellementer, Undersøgelser, Kort etc. for en Bane af 30 Miils Længde koste mere end for en Bane af 9—10 Miil, og at Procent-Andelen af disse Udgifter maa blive større for den længere Bane, naar Capitalen i begge Tilfælde omtrent er lige stor, især naar Overingenieuren og flere af hans Assistentter blive lønede af Staten, istedetfor som vi, at være henvisste til vor egen private Virksomhed.

Til Slutning ansee vi det for vor Pligt at bemærke, at vi i vor Artikel i Dagbladet Nr. 111 have begaaet en Feiltagelse, ved at sige, at den ærede Indsender 9--8 har beregnet Broer, Steenkister etc. lige saa høit og Banemester- og Banevogterhuse høiere end paa den Nordsjællandske Bane, hvilket vi bede 9—8 at undskyldte. Det er kun paa de Fyenske og Sydste Baner, at Banevogter- og Banemesterhusene have kostet mindre pr. Miil end 9—8 beregner dem. Til lige maa vi imidlertid gjøre 9—8 opmærksom paa, at han endnu i langt høiere Grad har taget feil ved at paastaae, at han ikke i sit Overslag har sørgt Diverse-Udgifter, Renten af Anlægs-capitalen og Administrations-Udgifter i samme Forhold som de øvrige Udgifter, thi vi have f. Ex. for Section I under en total Sum af 1,150,000 Rdl. opført de nævnte Poster med $20,000 + 40,000 + 50,000 = 110,000$ Rdl. eller $9\frac{1}{2}$ pCt., og Indsenderen for samme Section under en total Sum af 182,500 Rdl. opført de samme Poster til Beløb af 171,500 Rdl. eller ligeledes $9\frac{1}{2}$ pCt. af Totalsummen. — Indsenderen

har altsaa fremstillet Sagen paa en urigtig Maade, og kan ikke her som tidligere undskyldte sig med „ufrivillig Feiltagelse“, og „tilgivelig Mangel paa Bidtøftighed“.

English & Hanssen.

Frederiksberg Allee, den 18de September 1867.

Overflag

over

Stationer og Holdepladse.

Station i Kjøge.

Hovedbygning af Grundmuur 40 Alen lang, 16 Alen bred, 6 Alen høit mellem Gulv og Loft, Gulvet 1 Alen høit over Jordbunden og Taget tækket med Tagfilt paa Brædeforskaling. Bygningen skal indeholde: Vestibule, 2 Ventesale, Toilet for Damer, Contoir for Stationsforvalteren med electrikk Telegraph, Bagage- og Tilgods-Expedition, Brev- og Pakkepost-Contoir, Beværningslokale med Kjøkken og Spisekammer, samt i Øvstetagen Bolig for en Drager og 1 Postbud. Endvidere Peron 5 Alen bred med Halvtag hele Bygningens Længde. I Bygningen anbringes 10 Raffelovne og 1 Comfur og Taget forsynes med Tagrender.

	Rdl.
20 Fag Bygning à 400 Rdl. pr. Fag	8,000
En Sidebygning	200
Et Varehuus af Bindingsværk paa $1\frac{1}{2}$ Steens grundmuret Fod, 24 Alen langt, 12 Alen bredt og 6 Alen høit, indeholdende brolagt Kjælder under hele Bygningen, Lødd-Expeditionslocale og Contor for Gods-Expedition. Taget, der fremspringer $3\frac{1}{2}$ Alen paa hver Side af Bygningen, tækkes med Tagfilt, 12 Fag Bygning à 155 Rdl.	1,860
Et Kul- og Cokes-Magazin af Træ paa grundmuret Fod, tækket med Tagfilt, 20 Alen	

10,060

	Rdl.	Rdl.
Transport	10,060	
langt, 12 Alen bredt og $4\frac{1}{2}$ Alen høit, istand til at rumme 1,600 Edr. Kul eller Forraad for 6 Maanedes; 10 Fag Bygning à 75 Rdl.	750	
Vandforsynings-Indretning med 300 Al. Rørledning fra Aaen; Pumpehuus med Vandbeholder, af 200 Cubicfods Indhold, samt Døn til Opvarmning af Vandet og 2 Vandfræner	750	
5 Sporstifter à 150 Rdl.	750	
Fyrgrav	250	
1 Dvægfold, 240 Quadratalen, med Rampe	300	
1 transportabel Svingkran til 40 Ctr. i Varehuset	650	
Lamper etc.	300	
Behovshuus for Stationsforvalteren	2,400	
Brolægning m. m.	1,200	
Planering af Pladsen er beregnet under Banens almindelige Forarbejde og Stakit omkring Pladsen er beregnet under Banens Indbegning		
Møblement, Inventarium etc.	990	
		18,400

Station i Rønne.

Hovedbygning af Grundmuur som i Kjøge med Sidebygning	8,200
Varehuus af Bindingsværk uden Løddexpedition, 10 Fag à 160 Rdl.	1,600
1—40 Ctr. Svingkran	650
Kul og Cokes-Magazin til 600 Edr. Kul; 6 Fag, som i Kjøge à 80 Rdl.	480

Løstis Rdl. 10,930 18,400

	Rdl.	Rdl.
Transport...	10,930	18,400
Bandsforsynings-Indretning med Brønd og 2 Bandfræner	800	
1 18' Dreieffive	1,300	
7 Sporflister à 150 Rdl.	1,050	
Locomotivsfuur med Fyrgrave	850	
Qvægfold som i Kjøge	300	
Reparationsværksted og Locomotivremise af Bindingsværk paa grundmuret Fod, tækket med Tagfilt, 44 Alen lang, 18 Alen bred, 5½ Alen høi, 22 Fag à 135 Rdl.	2,970	
Smedie og Kjedleværksted, 20 Alen langt, 10 Alen bredt og 5 Alen høit, 10 Fag à 150 Rdl.	1,500	
Fundament til Maskiner m. m.	1,000	
Maskiner og Redskaber til Værkstedet:		
Dampmaskine 4 Hestekraft	1,000	
1 Dreiebænk til Afdreining af Locomotivhjul etc. incl. Fragt etc.	3,000	
1 Dreiebænk til Skrueskæring med Cylinder= Bore-Indretning	1,000	
2 dito mindre	600	
1 Høvlmaskine	800	
1 Boremaskine	300	
1 Notmaskine	1,060	
2 hydrauliske & 2 almindelige Drukkræfte ...	240	
2 Westons Patent-Blokke	100	
Agler, Drevremme etc.	800	
Dystilling af Maskiner	450	
Smede- og diverse Værktøier	2,000	
Kateris Rdl.	32,050	18,400

	Rdl.	Rdl.
Transport...	32,050	18,400
Lamper og Lygter i Bygningerne og paa Pladsen	300	
Beboelseshuus for Stationsforstanderen	2,400	
Brolægning	1,600	
Møbler og Inventarium	800	
		37,150
Station i Præsto.		
Hovedbygning. Een Etage af Grundmuur, 30 Alen lang og 12 Alen bred med Vestibule, 2 Ventefale, Toilet for Damer, Contoir for Stationsforvalteren med Telegraph; Bagage og Tilgods-Expedition, Postcontor, Buffet; Perron med Halv- tag; Qvistleilighed for en Drager samt Sidebygning etc.	4,650	
Varehuus af Bindingsværk, 20 Alen langt, 12 Alen bredt, 10 Fag à 160 Rdl.	1,600	
1 Kran til at løfte 2,000 Pd.	500	
Kulmagazin til 1,200 Edr. Kul, 12 Alen bredt, 8 Fag à 80 Rdl.	640	
Bandsforsynings-Apparater etc.	750	
1 18' Dreieffive	1,300	
5 Sporflister à 150 Rdl.	750	
Fyrgrav	250	
1 Qvægfold med Rampe	250	
Lamper etc.	250	
Beboelseshuus for Stationsforvalteren	2,400	
Brolægning etc.	1,000	
Møblement, Inventarium etc.	660	
		15,000
Station i Kallehave som i Præsto, men med Hovedbygning af Bindingsværk og Locomotivsfuur		15,000
Kateris Rdl.		85,550

	Rdl.	Rdl.
Transport...		85,550
Station i Næstved som i Kjøge men med Dreieffive		19,700
Station i Stege som i Præsto, hvortil søies et Stuur til Locomotiv og Vogne.		15,800
Station i Nykjøbing som i Rønne.		37,200
Station i Sækjøbing og Maribo som i Præsto men uden Dreieffive à 13,700 Rdl. ...		27,400
Station i Næstved som i Kjøge, men med Dreieffive og et noget større Varehuus og Kulmagazin		20,000
Station i Nysted som i Præsto.....		15,000
		<hr/>
	Rdl.	220,650

Holdepladse ved Koster og paa begge Sider af Grønsund bør bestaae af:

Hovedbygning, 20 Alen lang, 12 Alen bred, af Bindingsværk med Ventefal, Expedition og Contor, samt Bolig for en ugift Stationsforvalter etc. 10 Fag à 240 Rdl.	2,400
Varehuus, 8 Fag à 175 Rdl. . . .	1,400
Kul-Magazin til 1,000 Tdr. Kul ...	500
1 Locomotivstuur, 12 Alen langt, 8 Alen bredt; 6 Fag à 50 Rdl. ...	300
1 Dreieffive	1,300
2 Sporstifter	300
Vandforsyning	750
Fyrgrav	250
Brolægning etc.	800
Møbler, Inventarium m. m.	800

Rdl. 8,800

Er for ovennævnte 3 Holdepladser

26,400

	Rdl.	Rdl.
Transport...		26,400
Mødestedet ved Marienborg bør indbefatte:		
Hovedbygning som ved Koster	2,400	
Varehuus og Dværgfold	600	
1 Dreieffive	1,300	
4 Sporstifter..... à 150	600	
Brolægning etc.	700	
Lamper, Lygter, Møbler og Inventarium	700	
		<hr/>
		6,300
Alle øvrige Holdepladse bør indbefatte:		
Hovedbygning af Bindingsværk som ved Koster	2,400	
Varehuus	8 Fag à 175	1,400
2 Sporstifter	à 150	300
Brolægning etc.		400
Lamper, Lygter, Møbler og Inventarium		500
		<hr/>
14 Holdepladse.....	à 5,000	70,000
		<hr/>
	Rdl.	102,700

YDERLIGERE INDLÆG I DEN
SYDSJÆLLANDSKE JERNBANESAG

1867