

Beretning om en Studierejse til Sverige
vedr. Skinnebusser og dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal
d. 21. - 28. Juni 1945.

Studierejsen blev med Trafikministeriets Godkendelse foretaget efter Aftale mellem Danske Privatbaners Fællesrepræsentation og Tilsynet. For Fællesrepræsentationen deltog Driftsbestyrer C. Kuhlman og Direktør C. Thomsen, og for Tilsynet dettes maskintekniske Konsulent, Værkstedschef H. Mamsen og undertegnede Direktør, P. Harboe.

Om Rejsen var der i Forvejen korresponderet med Kungl. Järnvägsstyrelsen og med den til Tilsynet med Privatbanerne svarende Institution i Sverige, Kungl. Våg- og Vattenbyggnadsstyrelsen, ved Järnvägsinspektøren, Hr. Einar Fredrikson, ligesom Fællesrepræsentationen havde sat sig i Forbindelse med Svenska Järnvägsföreningen. Disse Myndigheder og Institutioner havde i Fællesskab planlagt en Tur, der paa særdeles instruktiv Maade viste de forskellige Typer, Driftsforhold og Reparationsværksteder og samtidig bragte os i Forbindelse med de Personer indenfor de svenske Stats- og Privatbaner, der særligt beskæftiger sig med disse Spørgsmaal, og som med største Beredvillighed gav os de Oplysninger og det Materiale, vi maatte have Brug for.

Ved Skinnebus - Rålsbuss - forstås et til Befordring af rejsende eller Gods bestemt Jernbanekøretøj, som er lettere bygget end det sædvanlige Materiel, og som ikke er forsynet med normale Stød- og Trækapparater til Indkobling i Tog.

Den drives i Almindelighed ved Forbrændingsmotor og har Passagerafdeling.

Desuden findes Paahængsvogne - Slæpvagnar - af forskellig Type til Befordring af rejsende, Gods, Bagage og Post.

Skinnebusserne deles i 2 Klasser, A og B; til den første regnes sværere Vogne med Staalkonstruktion, kraftig Undervogn og Maksimalhastighed 110 km i Timen, til den anden lettere Vogne med overvejende Træ-Vognkasse og Maksimalhastighed 80 km i Timen. Der gælder noget forskellige Sikkerhedsbestemmelser for de to Klasser, hovedsagelig paa Grund af den større Risiko ved de lette Vogne for de rejsende ved et eventuelt Sammenstød med et Vejkøretøj paa en Overkørsel.

Af Klasse A findes for Tiden ca. 20 Stk., af Klasse B alene hos Statsbanerne ca. 200 Stk., og medens de første - Snabbvagnar - mere svarer til vor Lyntogstype, har 2 Motorer á 100 HK og er dyre i Anskaffelse, ca. 200.000 Kr. pr. Stk., er det med Henblik paa danske Privatbaneforhold den lette Type, som koster ca. 67.000 sv. Kr. pr. Stk., der har været Genstand for Undersøgelse og Studium ved den foretagne Rejse.

Hos Kungl. Järnvägsstyrelsen blev vi under Generaldirektørens Bortrejse modtaget af Overdirektør Gunnar Ruist og af Överinspektör för Maskintjänsten, Pålsson, og Maskiningenjör Malmberg informeret om Rålsbusstrafikken ved de svenske Statsbaner.

Rålsbusstyper
Klasse B

Begyndelsen er gjort i 1933 med en 2-akslet Type, Litr.Y, der har 24 Siddepladser, 38 Staa-pladser, 1 Stk. 130 HK, 6-cyl. Benzinmotor, Vacuum- og Haandbremse, Opvarmning ved Kølevandet fra Motoren, Maksimalhastighed 80 km i Timen og Vægt 6,7 Ts. Den var oprindeligt bestemt til svagt trafikerede Linier i Norrland og blev bygget af Hilding Carlssons Mek.Verksted i Umeå, hvorfra

Størstedelen af alle de til de svenske Stats- og Privatbaner senere anskaffede Rålsbussar er leveret,

Den 2-akslede Type, som vi senere fik Lejlighed til at prøve paa den 132 km lange Strækning mellem Bollnäs og Mora - hvor den nu mest bruges som Reservevogn - har ret hurtigt vist sig at være for lille, idet Trafikken voksede paa Grund af de forbedrede Rejsmuligheder og den forøgede Rejschastighed, og man gik derefter over til Typen Yo, der er 4-akslet med 48 Siddepladser, 42 Staaplads, 130 HK Dieselmotor; Opvarmning, Bremse og Hastighed som for Type Y og Vægt 10,3 Ts. Der vedlægges paa særligt Blad en Tegning af denne Type.

Typen Yo er den hidtil mest anvendte, men i de senere Aar er man - formentlig navnlig fordi der nu som oftest køres med Slåpvagn og derfor er Brug for større Trækraft - gaaet over til den nyeste Type Y01, der kun adskiller sig fra Yo ved at have 160 HK, 8-cylindret Dieselmotor og Trykluftbremse i Stedet for Vacuum. Begge de 4-akslede Typer har Toilettrum, der er nødvendige paa Grund af de ofte meget lange Strækninger, Vognene gennemkører.

Vognene er 12.650 mm lange med en Afstand mellem Bogierne paa 8.400 mm og Bogielængder 2.000 og 2.150 mm indvendig Bredde 2.700 mm og Totalhøjde udvendig 2.850 mm.

Siddepladsinddelingen er som i de almindelige Jernbanevogne med 2 og 3 Pladser paa hver Sofa, der har fjedrede Sæder og Ryg, Rygafstand 1.550 mm og Sædelængde 910 og 1.360 mm.

Gulvet i Vognen ligger lavt, kun 800 mm over Skinne, og de 4 Døre, der klappes til Side som paa en Rutebil, aabnes og lukkes ved Trykluft fra Førerens Plads.

Der er Førerplads i begge Ender af Vognen, der

gaar lige godt i begge Retninger og ligeledes har Køler og Bagageplads i hver Ende.

I de første Vogne var der svære Gummiindlæg mellem Hjul og Bandage, men dette menes nu at være uden Betydning og i Stedet bruges Gummimellemlæg paa passende Steder mellem Ramme og Fjederophængning m.v.

Alle Lejer for Akslerne er SKF-Rullelejer.

Motoren er en Scania-Vabis 4-Takts Dieselmotor, der nu midlertidigt er ændret for Gengasdrift,

Motor

Generator

For Tiden har alle Rålsbussar Generator, der er indbygget i den Vognende, der er modsat Motoren. Til Generatorerne blev i de første Aar under Krigen udelukkende anvendt Trækul, som man dengang ansaa for det bedste; men i de fleste Generatorer bruges nu Træ (hovedsagelig Birk), der har vist sig betydelig billigere i Drift og fuldt saa godt. Ved Gengasdriften regnes Styrken af de 130 HK Motorer nedsat til 100 HK og af de 160 HK Motorer til 120 HK. Vægten med Generator bliver for de 4-akslede Vogne 11,0 á 11,3 Tons.

Kraftoverførsel

Kraftoverførselen er som Regel mekanisk gennem Lamelkobling, Gearkasse og Kardanaksler til de to inderste Aksler i Bogierne, undertiden anvendes hydraulisk Gear, der kobles ud, naar Vognen har naaet ca. 60% af Maksimalhastigheden; elektrisk Kraftoverføring benyttes ikke i Rålsbussar, bl.a. paa Grund af Vægtforøgelsen herved.

Bremser

Ved Rålsbussar med Vacuumbremse udnyttes Vacuum ikke som Bremsetryk men til dermed at løsne Bremsen. Selve Bremsestykket frembringes af en kraftig Spiral-fjeder i Bremsecylindren.

Saa vel ved vacuum- som ved trykluftbremsede Rålsbussar virker Bremsningen paa indvendige Bremsetromler paa alle 8 Hjul.

Haandbremsen virker paa Kardanakslen.

I hver Vognafdeling findes Nædbremsegreb og paa hver Førerplads Dødmanshaandtag,

Paahængsvogne

Paahængsvognene ligner i Udseende Rålsbussarne, har 8 Hjul, 30-40 Siddepladser, 20 Staapladsler, Toilet og et Bagagerum paa ca. 8,5 m², Varmtvendsojvarmning ved særlig, udvendig Kedel, automatisk Bremse og en simpel Haandbremse til Benyttelse, naar Vognen staar afkoblet. Vægt ca. 7,5 Ts.

Desuden findes en lille 2-akslet Paahængsvogn, udelukkende til Gods eller Bagage, med 3 m Akselafstand og Vægt 2,0 Tons.

Koblinger

Der findes ikke gennemgaaende Trækstang i Rålsbussar eller Slæpvagnar, og det var oprindelig ikke Tanken, at der skulde køres med Paahængsvogn eller med to Rålsbussar sammenkoblede. Dette viste sig imidlertid hurtigt ønskeligt paa Grund af det nye Trafikmiddels store Anvendelighed og Publikumsyndest, og der indførtes da en Kobling, bestaaende af en svær Rundjærnstang med Kroge i hver Ende, der fæstedes til Beslag, anbragt paa Vognens Chassis. Denne Kobling anvendes endnu de fleste Steder, men dels er den - skønt tilsyneladende saa simpel - ubekvem og langsom at benytte, fordi Vognene med Haandkraft forsigtig maa skubbes sammen, dels har den givet Anledning til flere alvorlige Ulykker. I det sidste Aar er derfor indført automatiske Centralkoblinger med Fjedre foran og bagved Vognenes Endebjælker til at optage Træk- og Stødkrafter, og for alle Nybygninger kræves nu anvendt en særlig godkendt Kobling (Type Albert, Scharfenberg eller lign.).

De nye Koblinger, hvoraf vi kun saa Scharfenbergkoblingen, som synes at foretrækkes som den bedste, har vist sig fuldt tilfredsstillende og kan, om det ønskes, forsynes med automatisk Kobling af Ledningerne

Værksteder

luft.

Efter at have beset Stockholm-Roslagens Jernbanes nye Værksted i Mörby ved Stockholm, hvor saavel denne Banes Rålsbussar som nogle Hurtigvogne fra Nydqvist & Holm, Trollhättan, var til Eftersyn, fik vi i Bollnäs af Førsta maskiningenjören Palmgren fremvist de svenske Statsbaners Lokomotivstation og Værksted der. Det er dog i Almindelighed kun mindre Reparationer, der foretages i Bollnäs, medens Hovedeftersyn og -reparation af Rålsbussar foretages i Statsbanernes Hovedværksted i Örebro.

Kørsel
Bollnäs-Mora-
Kristinehamn
357 km

Medens Kørslen med en 2-akslet Rålsbus uden Paahængsvogn fra Bollnäs til Mora (132 km) ikke forekom behageligere og roligere end med de 2-akslede Benzinmotorvogne paa danske Privatbaner, maa dette absolut siges at være Tilfældet med den større Bogie-Rålsbuss - Type Yo - mellem Mora og Kristinehamn (222 km). Hastigheden mellem Stationerne var i Reglen 70-75 km i Timen. Paa den første Del af Strækningen bestod Toget af 2 Stk. sammenkoblede Rålsbussar, med en Motorfører i hver. Betjeningen af Motorerne skete efter Brummer-signal fra den forreste Motorfører, som alene betjente den automatiske Bremse, den anden kunde hjælpe til med Haandbremsen. Toget var fuldt besat, og der var 20-25 Cykler stablet foran, bagpaa og ovenpaa Vognene. Den sidste Del af Turen var Toget svagt besat, og den ene Vogn kobledes af.

Svenske Statsbaners
Hovedværksted i
Örebro

Medens saakaldt "Mindre Maskinrevision" og "Maskinrevision", Revision af Rålsbussar efter henholdsvis 5.000 og 25.000 km's Løb finder Sted paa de mindre Værksteder paa Linien, hvor der samtidig sker Olieudskiften, sker "Vogn- og Maskinrevision, Klasse B" og "Stor Vogn- og Maskinrevision, Klasse A" efter 100.000

og 200.000 km's Løb normalt kun paa Hovedværkstedet i Örebro, hvor Överingenjör S.Niklasson gav nærmere Op-lysninger om Vedligeholdelsen.

De store Revisioner regnes at tage 28 Arbejdsdage for en 2-akslet Rålsbus og 32 Arbejdsdage for en 4-akslet. Udgiften til en Hovedreparation andrager for de sidstnævnte ca. 12.000 Kr. incl. 65% Tillæg til Arbejdslønnen saaledes fordelt:

Motor, Maskineri og Gear	Arbejdsløn	c.1.325 Kr.
	Materiale	<u>c.1.375 "</u>
		2.700 Kr.
	+ 65% af 1.325	<u>900 "</u>
		3.600 Kr.
Selve Vognen, Hjul, Kardanaksel		
Bogier (incl.65% til Arbejdsløn)	<u>c.8.400 "</u>	
	c.12.000 Kr.	

Naar Udgiften til Reparation af selve Vognen bliver saa forholdsvis stor, ligger det i, at alt gennemgaas, Sæder nybetrækkes, Plader fornyes og alt males op. Den udvendige Farve er meget lys gul og vanskelig at holde, men Statsbanerne har valgt denne Farve, fordi deres Kutebiler har den samme og fordi den regnes at syne godt i Landskabet og samtidig virke tiltalende for Publikum.

Rålsbussarne kørte 50-60.000 km om Aaret. Der var en halv Snes Vogne under Reparation af den foran nævnte Vognpark paa ca. 200 Vogne, nogle med betydelig Skade paa Grund af Kollisioner i Forbindelse med Kørslen med "Følgebus", hvorom nærmere nedenfor.

Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar

Fra Valskog til Eskilstuna, ca. 35 km, kørtes med Grängesberg-Oxelösunds Järnvägars Rålsbusstog af nyeste Type med 160 HK Dieselmotor. Toget bestod af 2 Rålsbussar + 2 Släpvagnar med 48+48+30+30 = 156 Siddepladser og 30+30+20+20 = 100 Staaplads. Frisen for

Trafikchef Granfeldt og Överingenjör ved Værkstedet Hedin meddelte paa Turen og senere ved en Prøvetur med et Tog bestaaende af 1 Rålsbus + 2 Släpvagnar + 1 Rålsbus Oplysninger om Jernbaneselskabets store Tilfredshed med det nye Trafikmiddel, der havde været af betydelig økonomisk Værdi for dette store Selskab, hvis Hovedindtægtskilde, Malmtransporter, i de senere Aar havde svigtet.

Selskabet havde 12 Rålsbussar, 8 Släpvagnar og havde yderligere bestilt 3 Stk. Rålsbussar.

I Jernbanens delvis nye Værksted i Eskilstuna repareredes bl.a. Rålsbussarne, og disse fik her Hovedreparation efter 60.000 km's Kørsel. Banen regnede 36 Øre pr. km til samlet Vedligeholdelse, incl. 70% Tillæg i Generalomkostninger.

Trafikförvaltningen Östergötlands smalspårige Järnvägar

Rejsen afsluttedes med Besøg hos Trafikförvaltningen Östergötlands smalspårige Järnvägar, der har Hovedsæde i Norrköping, hvor Trafikchef Eric Johnsson og Maskiningenjör Blomstrand redegjorde for den fuldstændige Omlægning af Persontrafikken, der er foregaaet i Løbet af de sidste 8 Aar, idet man nu paa flere Strækninger udelukkende benytter Rålsbussar til denne Trafik.

Der begyndtes i 1937 med 1 Rålsbus, der kørte 2.000 Togkm af de 1922.000 km, der ialt præsteredes; af Resten var 996.000 km Damptog, 523.000 Motortog og 401.000 elektriske Tog.

I 1944 havde Selskabet 21 Stk. Rålsbussar og 19 Släpvagnar (nu forøget til 25) og der kørtes 1812.000 km med Rålsbus, 643.000 Damptogkm, 20.000 Motortogkm og 417.000 elektriske Togkm, ialt 2.895.000 Togkm. Toggangen er altsaa udvidet med ca. 51%, og af det samlede Antal Togkm kørtes med Rålsbussar ca. 63%.

Disse har i Gennemsnit kørt ca. 86.000 km om

Aaret.

Medens Godstrafikken gennem de 8 Aar kun er steget ca. 13%, er Rejseantallet i samme Tidsrum steget 113% og udgjorde i 1944 2.689.000 Rejser.

Trods de betydelige Beløb, Selskabet har investeret i den nye Rålsbuspark, Værksteder og Remiser, var man klar over, at det havde været god Økonomi at gaa over til Rålsbusdrift, og tillige at det havde været meget heldigt, at man var klar, da Krigens kom, idet der under de sidste Aar af denne ikke kunde faas Dieselolie eller Benzin til de Motorvogne, Banen havde, og man derfor alene vilde have været henvist til den langt dyrere Dampogsdrift.

Sporvidden paa Östergötlands Järnvägar er kun 891 mm, Sporet er 24 kg's 10 m lange Skinner og Maksimalstigningen paa den 55 km lange Strækning fra Norrköping til Valdemarsvik, hvortil vi foretog en Rejse med ordinært Rålsbustog, er 16 o/oo. Uagtet der var 5 Mellestationer og 15 Trinbrætter var Køretiden for Togene - 7 Togpar daglig - kun 1 Time og 15 Minutter, á 1 Time og 20 Minutter svarende til en Rejsehastighed paa henholdsvis 44 og 41 km i Timen.

Den størst tilladte Hastighed for Rålsbus med Slåpvagn paa Banen var 70 km i Timen eller 10 km mere end den tilladte Hastighed for Dampog, paa Grund af Rålsbussarnes lavere beliggende Tyngdepunkt og kortere Bremsveje, ca. 75, 140, 180 og 225 m for Hastigheder paa henholdsvis 50, 70, 75 og 80 km i Timen, men hvad der i særlig Grad var medvirkende til den korte Rejsetid, var Rålsbussarnes store Acceleration paa Grund af den ringe Vægt og overlegne Motorkraft samt Medgivelse af en Billettør - billetpojke - i de særligt benyttede Tog, saaledes at Ophold paa Stationer og Trinbrætter blev ganske korte.

Følgebus

Et andet Forhold af Betydning for hurtig Afvikling af Toggangen var Anvendelse af "Følgebuss" ved visse Tog, saaledes at der først afgik et Tog bestaaende af en Rålsbuss med Slåpvagn, og dette holdt kun ved hver 3' eller 4' Station eller Trinbræt, og kort derefter - inden næste Station var naet - en enkelt Rålsbuss, der da holdt ved alle Holdepladser, og paa Grund af den større Acceleration kunde naa Endestationen paa omtrent samme Tid som det første Tog. Afstanden mellem de 2 Tog maatte dog ikke blive mindre end 300 m, og i usigtbart Vejr skulde der altid køres med Stationsafstand.

Metoden anvendes ikke meget paa de øvrige Privatbaner og kun i Undtagelsestilfælde ved Statsbanerne, idet den har givet Anledning til en Del Ulykker, dels ved Overkørsler dels ved at den efterfølgende Bus har kørt paa den forreste paa Grund af indtrædende usigtbart Vejr, Taage eller hvor Udsigten har været daarlig paa Grund af Kurveforhold i Udgravninger.

Endvidere maa der af Hensyn til den rette Funktion af de automatiske Lyssignaler og Klokker køres med særligt Interval paa disse Steder, og paa Baner med mange Lyssignaler, f. Eks. de fleste danske Privatbaner, vil Kørslen med "Følgebus" næppe være praktisk anvendelig.

Fra Myndighedernes Side anses det for en i sikkerhedsmæssig Henseende bedre og i Praxis ligesaa god Ordning, at Togene køres som "Tvillingbus", d.v.s. 2 sammenkoblede Rålsbussar med hver sin Fører, idet man da - selv om der er en Paakængsvogn med - anvender samme Personale og faar samme Acceleration som ved "Følgebus" men undgaar de ovennævnte uheldige Forhold.

Alm. Bemærkninger
vedr. Driften

Til Førere af Rålsbussar anvendes som Regel yngre Personale fra Togtjenesten, helst med Førerbevis som Chauffør, der efter særlig Uddannelse og aflagt Prøve viser sig godt fortrolige med Køretøjets (og Generatorens) Betjening og Konstruktion samt med de gældende Signal- og Sikkerhedsbestemmelser. Føreren er tillige Togfører, og hvis der køres med to sammenkoblede Rålsbussar, er Føreren i den forreste Togfører.

Der skal gives Lydsignal ved alle Overkørsler, der er sikrede ved Lys- eller Lydsignaler, da der i Reglen ikke er Kontrolllys udad Banen og nogen Usikkerhed for Kontakt af de lette Vogne paa de lange isolerede Strækninger, som bruges ved Lyssignalerne i Sverige. Endvidere skal der fløjtes ved Overkørsler med fri Udsigt eller som alene er afmærket ved Krydsmærker, samt ved Kurver med daarlig Oversigt, ligesom Hastigheden i visse Tilfælde skal nedsættes.

Under Sneforhold bør første Tog paa Dagen helst være et Damptog, og hvis der findes Snedriver paa Banen højere end ca. 25 cm, maa der ikke køres med 2 sammenkoblede Rålsbussar.

Selv om Udviklingen har medført, at Vognene efterhaanden er blevet større og kan rumme flere rejsende, lægger man stadig stor Vægt paa, at Bus-Karakteren bevares og man regner ikke med større Levetid for Rålsbussarne end ca. 10 Aar, da man til enhver Tid ønsker at have en Vogn, der tilfredsstillter Tidens Krav til Udseende, Komfort m.v.

Järnvägsinspektören for de private Baner, Hr. Einar Fredrikson, som fulgte os paa en Del af Turen, udtalte, at Rålsbussdriften i Praksis gik udmærket og med forbavsende faa Forstyrrelser og Driftsafbrydelser; Skader paa Rålsbussar er sjældne, og selv under de nuværende Forhold med Gengasdrift har Sikkerhedsmarginen

været stor.

For en væsentlig Dels Vedkommende beror dette paa Driftssikkerheden af Motorene, hvis Levetid regnes at ville overstige selve Køretøjets. De svageste Punkter paa Rålsbussarne er Understellet og Bogierne, som jo maa gøres saa lette som muligt. En Del mindre Skader her var tidligere almindeligt, men gennem et nøje periodisk Eftersyn har man nu Kontrol over Fejlene, og Vedligeholdelsesudgiften betragtes som forholdsvis lav.

Paa Grund af det ringe Hjultryk - ca. 2,3 Tons ved fuld belastet Vogn - er Paavirkningen paa Sporet meget ringe selv ved de store Hastigheder, hvormed der køres, og dette faar ogsaa Betydning for Udgiften til Sporets Vedligeholdelse.

Ved de svenske Statsbaner er nedsat et Udvalg, der dels skal redegøre for Rålsbusstrafikken i Almindelighed, dels fremsætte Forslag til de fremtidige Retningslinier for dette Trafikmiddel, og det ventes, at Udvalget kan afgive en Del-Betænkning i Slutningen af indeværende Sommer.

Rejsehastigheder

Som tidligere omtalt var der paa Östergötlands smalspåråga. Järnvägar opnaet en Rejsehastighed paa 41-44 km i Timen med Rålsbusstog, men ogsaa paa de andre Strækninger hvor vi kørte med Rålsbusstog - ialt ca. 530 km - laa Rejsehastigheden betydelig højere, end der i Almindelighed opnaas ved Tog, der standser ved alle Mellestationer og Trinbrætter, i Reglen mellem 37 og 40 km i Timen. Det maa dog her tages i Betragtning, at Stationsafstanden gennemgaaende er større i Sverige end i Danmark, i de svagt befolkede Egne saaledes 4 - 8 km (paa Norrköping - Valdemarsvik kun 2,6 km), men en væsentlig Grund til den store Rejsehastighed ligger i Rålsbussarnes hurtige Acceleration paa Grund af overlegen Motorkraft og ringe Vægt. Til

Sammenligning skal anføres at der ved de lette Motor-
tog og Skinnebustog paa danske Privatbaner kun opnaas
en Rejsehastighed paa 20-25 km i Timen, og selv paa
Baner med Maksimalhastighed 70 km i Timen i Reglen kun
en Rejsehastighed paa ca. 28 km - 34 km i Timen.

Hovedindtryk af
Rejsen

Der synes saavel hos Jernbaneledelserne som hos
Publikum i Sverige at være udtalt Tilfredshed med Råls-
busstrafikken, hvormed man paa billig Maade har kunnet
forøge Toggangen paa trafiksvage Linier og paa Baner
med mere betydelig Trafik supplere Toggangen ved at
indsætte Opsamlertog til de større Tog. I Konkurrencen
med Bilerne efter Krigen, hvor Jernbanetrafikken ventes
at ville gaa ned, regner man med at kunne gøre Toggan-
gen hyppigere og hurtigere og derved bevare en Del Tra-
fik, som ellers vilde søge over til Bilerne. Man lægger
i det hele Vægt paa at udnytte og overføre til Banerne
saa mange som muligt af de Forhold - bekvem Indstigning,
frit Udsyn, hurtig Kørsel, korte Ophold, ingen Røgplag-
ge, tiltalende Udstyr - som gør, at Publikum har fore-
trukket Rutebiler for Baner, og man mener ved Rålsbus-
trafikken at have faaet et godt og billigt Middel her-
til.

At Skinnebusstrafikken ved de danske Privatbaner
hidtil ikke har opnaet nogen særlig Popularitet, lig-
ger ikke i det nye Trafikmiddel i sig selv, men hoved-
sagelig i den Omstændighed, at det er fremkommet paa
en Tid, hvor Togene er faa og til Stadighed overfyldt;
og til at erstatte saadanne Tog er en Skinnebus i den
danske Udførelse med ret ringe Pladsantal og ret svag
Motor ikke anvendelig. I den svenske Udførelse og med
Faahængsvogn vilde Skinnebussen kunde have gjort bety-
delig mere Gavn, og det maa ogsaa antages, at adskilli-
ge Privatbaner her i Landet med Fordel vil kunne anven-

- 14 -

de dette Befordringsmiddel i den kommende Tid.

København, Juli 1945.

F. Harboe