

særlig tilfreds. Jeg fremsatte da som et Støttepunkt for den Betragtning, jeg da fremkom med i Anledning af Spørgsmaalet om lette Baner — en Betragtning, som blandt andet gik ud paa at vise, at man ved at bygge for svært og luxuriøst hidtil uden Nødvendighed havde forbrugt, hvad man nu troer at mangle til de fremtidige Baner — at Jernbanen fra Kjøbenhavn til Korsør den Dag idag og i en ikke ringe Fremtid vil kunne drives med Locomotiver af den halve Vægt. Det ærede Medlem benægtede dette og opfordrede mig til at fremkomme med Bevis, navnlig et saadant, der støttedes af een eller flere Ingeniører. I den mellemtiliggende Tid har jeg søgt at forstærke mig en saadan Udtalelse. Jeg har ved den høitærede Ministers Velvilje opnaaet en Sammenkomst med de høitst-tyenske Baners Overdriftsbestyrer, som med megen Velvilje har besvaret de Spørgsmaal, jeg gjorde ham deels i den Anledning og deels i andre Retninger. Jeg spurgte ham om, hvormange Tog der nu gaae paa den sjællandske Jernbane, og han svarede 3—4. Jeg spurgte ham, hvormange der da kunde gaae med den nuværende Indretning, og han svarede 12—16, og han forklarede dette derved, at der var en Station paa hver 2 Meil, hvor Togene kunde passere forbi hinanden, og at et Tog ikke behøvede en Time til at passere denne Strækning. Jeg spurgte endvidere, om der ikke deraf fulgte, at den Trafik, som er paa denne Bane, kunde befordres med den halve Kraft, og at der derved kunde have været sparet en heel Deel Anlægsomkostninger og indvundet nogen Fordeel for Publicum, idet Togene gik hyppigere, og han besvarede dette derhen, at det var en ligefrem Følge af, hvad han havde forklaret. Jeg spurgte endelig, om der ikke herimod kunde reises den Indvending, at naar Dampstribene fra Thy, Sjælland og sydfra med en heel Deel Passagerer og Gods kom til Korsør, vilde et mindre Tog ikke kunne befordre det Antal Passagerer og Gods, som endvidere kom til, inden Toget naaede Hovedstaden. Han svarede dertil, at man for det Første kunde spænde to Locomotiver for eet Tog, og at man dernæst havde en anden Udvei, som han antog, man i Reglen vilde bruge, at lade et Tog gaae lige fra Korsør til Kjøbenhavn ved Dampstribenes

Ankomst og derved spare de Rejsende den Uleilighed at opholde sig i Korsør undertiden i flere Timer. Naar det ærede Medlem (Steen) ved denne Behandling anførte, at det, der havde bevæget ham til at gaae det Skridt i let Retning, som han ogsaa tilraadede, var, at det, som her foreslaaes, var forsøgt paa andre Steder, skal jeg bemærke, at, hvis det ærede Medlem havde været en ligesaa god Skandinavi i Jernbanesager, som jeg antager han er i politisk Retning (Steen: Hvoraf veed De det?) — Jeg veed det ikke, jeg siger, at jeg antager det —, saa vilde han have vidst, at den Slags Jernbaner, om ikke i mange, saa dog i nogle Aar har været anvendt baade i Sverrig og Norge, og at man der finder sig ret vel derved. I Norge er der, saavidt jeg veed, 18 eller 19 Meil Jernbane, som er anlagt paa denne Maade, nemlig Hamar-Elvesum 5 Meil, Thronhjelm-Støren 7 Meil og Drammen-Thressjorden 6 Meil, og i Sverrig er der en smaltsporet Bane, som gaaer tværs over den vestre Stambane fra Borås til Uddevalla 16—17 Meil; desuden er der anlagt een fra Köping til Uttersberg 5 Meil, og det naagtet den næsten kan betragtes som en Fortsættelse af Stambanen, idet denne gaaer til Köping fra den søndre Side. Der er desuden i Sverrig ligefrem et Lovbud, som forbyder, at de Baner, som anlægges ud fra en Hovedbane, med lettere Skinner, Sveller osv. end Hovedbanen, maa anlægges med samme Sporvidde. Jeg antager, at denne Bestemmelse har sin Grund i en Frygt for, at hvis disse lettere Baner vare anlagte med samme Sporvidde, vilde man ikke være fuldstændig sikret imod, at der hørtes ud paa dem med sværere Locomotiver og sværere Bogne, og derved spoleredes. Jeg kan ikke sige det bestemt, jeg anfører det kun for at vise, at den Idee, jeg tillod mig at fremsætte ved 1ste Behandling, ikke i og for sig er saa urimelig, da den i flere Aar har fundet praktisk Anvendelse i Nabolandene. Hvis det ikke skulde trætte det ærede Thing, vil jeg tillade mig at oplyse, at jeg har fulgt den Opfordring, som blev stillet til mig ved 1ste Behandling, nemlig at indhente Underretning hos Ingeniører, der iblandt ved at læse Forhandlinger af svenske og norske Ingeniører om Jernbanesager. Jeg