

imod vil indvende, at der dog ikke vil kunne være Tale om at befare de foreslaaede lettere bredsporede Baner med samme Locomotiver og Train som de sværtbyggede Baner, saa maa jeg bemærke, at der for det Første i alt Fald ikke er Noget iveien for, at lette Locomotiver og lette Vogne fra lette Baner kunne kjøre ind paa svære Baner, og at der dernæst ikke er nogen Nødvendighed for, at Driftsmateriellet paa de svære Baner just skal være saa svært, som netop disse Baner kunne bære. Allerede i dette Øieblik er man i Begreb med at anskaffe langt lettere Locomotiver end de hidtil brugte, til Brug paa nogle af de sværtbyggede Dele af de jydste Baner, navnlig de Dele af dem, der vel ere byggede svære, men hvor Trafikken er saa uendelig svag, at der ikke er nogen Grund til at søre bekosteligere Tog frem paa dem. Den store Besparelse, der skulde være forbunden med de smalsporede Baners aarlige Drift, kan jeg ikke gjøre mig fortrolig med virkelig er tilstede. Det er vel ganske klart, at det koster mindre at kjøre en vis Veilængde med et 10 Tons Locomotiv, der fører 100 Tons Vægt bagefter sig, end det koster at kjøre med et 20 Tons Locomotiv, der fører en Vægt af 200 Tons bagefter sig. Men Spørgsmaalet bliver egentlig, om 200 Tons Vægt befordres billigst enten ved eet svært Tog eller ved to lette. Dampkraften eller Kullene, der forbruges for at erhverve den samme Mængde Kraft, der skal skaffe den hele Vægt frem, bliver jo nøjagtigt den samme i begge Tilfælde, eller, rettere sagt, den Kraft bliver forholdsviis billigst, som erhverves gjennem det største end gjennem det mindre Apparat.

Jeg maa endnu tillade mig at gjøre en Bemærkning, som jeg før glemte, da jeg nærmest henvendte mig til det ærede 4de kongevalgte Medlem (J. C. Jacobsen). Naar han anseede over de Forandringer, der i det andet Thing ere foretagne med Hensyn til Constructionen af Silkeborgbanen, maa jeg nemlig fremhæve, at disse Forandringer i Virkeligheden ere i den allerhøieste Grad ubetydelige.

Den væsentligste Forandring, der er skeet med Hensyn til denne Bane, er den, at man, for at kunne opnaae en hurtigere Kjørsel paa Banen, har beregnet en fuldstændig Indhegning af Banen og en noget bedre Bevogtning af den, end den, der vilde være nødvendig, naar man kun vilde befordre Tog med en Hastighed af fra 1½ til 2 Timer. Selve Planen til Banens Construction er derimod kun undergaaet meget uvæsentlige Forandringer.

**J. C. Jacobsen:** Det er nogle foruødelige Sammenstillinger, som den høitærede Minister undertiden benytter. Han hittede saaledes imod mine Bemærkninger om de Forandringer, der vare foregaaede med Planen for Silkeborgbanen, at det Samme jo ogsaa var Tilfældet med Planen for Vendsysselbanen, og at, naar jeg ikke havde Noget at indvende imod Forandringerne ved Vendsysselbanen, saa kunde jeg heller ikke gjøre Indvendinger imod de Forandringer, der vare foretagne ved Planen for Silkeborgbanen. Men jeg behøver da vel næppe at gjøre hverken den ærede Minister eller det ærede Thing opmærksom paa, hvilken overordentligt stor Forskjel der er paa de Forandringer, der ere foretagne i Planerne for de nævnte to Baner, og at man ikke, naar der er skeet en lille Forandring med den ene og en stor Forandring med den anden, kan forlange, at man skal stille sig eens til dem begge. Med Hensyn til Planen for Vendsysselbanen er der, saavidt jeg kan see af den Betænkning, der foreligger fra Udvalget i denne Sag i det andet Thing, ikke foretaget anden Forandring, end at der er foreslaaet, at der i alt Fald foreløbigt skal anvendes noget mindre Ballast paa den, hvorved der vil kunne opnaaes en ringe Besparelse; igrønt er der ikke foreslaaet nogen væsentlig Forandring. Med Hensyn til Silkeborgbanen er derimod næsten Alting forandret. Det er ingenlunde, som den ærede Minister sagde, ubetydelige Forandringer, der ere foretagne; de synes netop at angaae de væsentligste Punkter. Ministeren har i Motiverne til det