

sel, vilde jeg anse dette for høiligt, og man havde dog vedligeholdt den samme Tanke, som ligger i Udvalgets Ændringsforslag. Jeg skal tillade mig imellem 2den og 3die Behandling at forhandle med det ærede Udvalg om paa dette Punkt at gjøre en saadan Redaktionsforandring, idet jeg kun eksempelvis har nævnet en Maade, hvorpaa man kunde affatte dette Punkt.

**Ordføreren** (G. Peterfen): Jeg skal tillade mig at bemærke, at Grunden til, at denne Ændring er affattet saaledes, og Grunden til, at der i Betænkningen findes udtalt en Forklaring af Bencævnelsen Lokomotiv, idet det hedder, at Udvalget anser indbefattet derunder enhver mekanisk Indretning, der opfylder de nuværende Lokomotivers Bestemmelse, hvad enten den er anbragt i en særlig Vogn eller ikke, er den, at man antager, at der muligvis kan findes Kræfter, som kunne befordre saadanne Vogne, uden at der dertil behøves Lokomotiver, f. Ex. ved ophedede Damppe eller Røgkæder. Ved den ærede Ministers Bemærkning om Maaden, hvorpaa Røg afgives, forudsættes det, at de Vogne, som skulle benyttes, afgive Røg. Jeg skal villig indrømme den ærede Minister, at Ordene i Ændringsforslaget under Nr. 1: „som ikke afgive Røg,“ kunne trænge til en Ændring, men jeg kan dog paa den anden Side heller ikke se Andet, end at den Redaktion, som den ærede Minister anbefaler, ogsaa vil kunne trænge til en Ændring i en anden Henseende. Jeg vil tillade mig paa Udvalgets Vegne at udtale, at det, inden Sagen gaar til 3die Behandling, maasse vil kunne faae Leilighed til at finde en Maade, hvorved der kan blive taget Hensyn til denne mere formelle Bemærkning fra den høitærede Indenrigsministers Side.

**Ville:** Jeg anser det ikke for hensigtsmæssigt at yttre nogen sikker Mening om den af den høitærede Minister antydede Ændring, førend den kommer til at foreligge bestemt formuleret, men skal dog i Anledning af, hvad der nu er fremkommet, give en lille Oplysning om et Forhold, som maasse ikke er almindelig bekendt og dog kunde have en vis praktisk Betydning. Bestræbelserne for at komme til at befare Sporveie med Lokomotiver, altsaa at spare Heste som levende Trækraft, har i de senere Aar ført til en Række af Forsøg, hvoraf en Del ere mislykkede, medens nogle enkelte synes at have i alt Fald en rimelig og god Udsigt til at ville praktisk trænge igjennem. Man har forsøgt i Manchester og Paris at indrette særegne Lokomotiver, som ikke afgive Røg, og som dog vare i Stand til at trække Sporvogne, og det synes, at man der er meget nær ved at naae et Resultat. Fremdeles er der et System, som er anvendt i en ikke ganske ringe Udstrækning paa Sporveie, det er slet ikke at have nogen Trækraft ved selve Vognene men at anbringe

mellem Sporene en fortløbende Rjæde eller et Loug, i hvilket Vognen hages fast, og det er saa Louget, som bevæger sig fremad og trækker Vognen med sig. Men ved Siden af disse Metoder er der endnu en anden, som efter hvad der foreligger mig er bleven praktisk anvendt siden Midten af 1873 i New Orleans, i Brooklyn ved New York og i videst Udstrækning i Chitago og som synes at være saa simpel, at der er al Grund til at antage, at det er det, som tilsidst vil trænge praktisk igjennem. Det har nemlig vist sig, at man ved Anbringelse, ikke af ophedede Damppe, saaledes som den ærede Ordfører yttrede, men ved Anvendelsen af overhøbet Vand kunde tilvejebringe den fornødne Drivkraft paa forholdsvis lange Strækninger og for en ikke ganske kort Tid. Ved Hjælp af en Kubikmeter overhøbet Vand er man nemlig i Stand til at høre med en Fart af  $1\frac{1}{3}$  dansk Mil i Timen, at tilbagelægge en Strækning af omtrent 2 danske Mil, uden at forny Vandet, samt til at befordre en Vogn, der er i Stand til at modtage 40 Menneſter. Denne nye Methode med Anvendelse af overhøbet Vand — Temperaturen angives til  $190^{\circ}$  — synes saaledes at frembyde de gunstigste Betingelser netop for Sporvognstrækningen; der bliver ingensomhelst Røg, der er intet Ildsted, ingen Fyrbøder og ikke nogen af de forskjellige Ting, der lettest kunne bidrage til at gjøre denne Befordring farlig og dels til at gjøre Dyr og Menneſter ængstelige. En af de Hovedbetyrninger, der nævnes, naar der er Tale om Anvendelse af Lokomotiver paa Sporveie, er de Reisarendes Frygt for at se deres Heste blive sty og bange for et saadant Lokomotiv, og for at der deraf skal optaa Ulykker. Jeg tror, at denne Betyrning i det Hele har tabt sig en Del, efter at Jernbanerne have udbredt sig i større Udstrækning her i Landet; thi Erfaringen har lært paa andre Steder, at Dyr meget hurtig vænne sig til Jernbaner (Modsigelse). So, det er en ligesvem Erfaringsætning, at Dyrene hurtig vænne sig til Jernbanerne; medens de begynde med at blive ganske overordentlig forstrækkede derover og at fare rundt i deres Løp, selv om det er Dyr, der ikke have det allermindeste Springske i deres Natur, men ere gamle udelevede Hovøg, saa ende de dog alle, eller næsten alle, med at være fuldstændig ligegyldige for Jernbanerne (Modsigelse). Dette kan ikke modsiges; hver Gang, vi høre paa en Bane, kunne vi jo se, i hvilken Grad Hestene staa ligegyldige ved Veien og se paa Loget. Vi kunne jo ogsaa ved Kjøbenhavns Banegaard se, hvorledes Beriderne daglig komme med deres Heste for at vænne dem til at se paa Lokomotiverne og høre deres Hvæsen og Spruden, og hvorledes Heste, der have begyndt med at være fuldkommen forstrækkede for saadanne Lokomotiver, efter 8 a 14 Dages Forløb kunne se ganske roligt paa dem. Det er