

mindelige Jordveie, men det er hidtil ikke lykkedes. Jeg var for 12—14 Aar siden med at prøve et Lokomotiv, der skulde gaa op og ned ad Frede- riksbergbakke, men det blev stødende i Veien ved Enden af Bakken, og lignende Støbene have mange andre Lokomotiver haft. Jeg har set et Lokomotiv, som man anser for det bedste, der hidtil er opfundet, det saakaldte Thompsonske, som har været anvendt baade i Skotland og paa de meget haarde Veie i Gudbrandsdalen i Norge; men dette Lokomotiv, som ganske vist syntes at være overordentlig findrig og henigtsmæssig konstrueret, navnlig paa Grund af, at det var forsynet med tykke Guttapercharinge om Hjulene, viste sig dog at være upraktisk, fordi det, naar Veien var tør, oparbejdede en Masse Støv, som gjorde det utaa- leligt for Passagererne at være i den Vogn, der hang ved Lokomotivet, og, naar det var snævet Jøre, oparbejdede Snavet sig mellem de Ringe af Jernled, som til Beskyttelse af Guttapercharingen var anbragt om denne, saaledes at Lokomotivet blev ubrugeligt. Jeg tvivler ikke paa, at jo alle den Slags Problemer engang ville blive løste, og det er ogsaa muligt, at dette Problem med Hensyn til Lokomotiver paa Landeveiene vil blive tilfredsstillende løst; men jeg tror, at der er en naturlig Modsetning imellem det tunge Lokomotiv og Veiene, som gjør, at det vistnok i det Mindste vil være længe, inden dette Problem bliver løst, og der vil da dertil udfordres, enten at Lokomotivet gjøres saa let, som det ikke er rimeligt, at det vil kunne gjøres, naar det iøvrigt skal opfylde sit Diemed, eller ogsaa, at Veiene blive saa haarde, at de Mømpen, der nu vise sig ved deres Befaring, vil lempes; men begge Dele, tror jeg, ville have lange Udsigter. Derimod har man jo allerede nu begyndt i en temmelig stor Udstrækning at anlægge Sporveie, og det vil være et stort Gode, dersom man kommer til paa dem at benytte Dampkraft i Stedet for Hestkraft til at fremdrage disse ofte meget svære Maskiner, disse svære Vogne, hvor det er et forfærdeligt Mageri for Hestene at overvinde Inertien ved alle Standsninger. Smidtertid tvivler jeg jo noget om, at Sporveiene for det Første ville finde nogen særdeles stor Udbredelse undtagen i Byerne, og vi have jo ikke mange Byer af saa stor Udstrækning, at de Sporveisanlæg, vi nu kjende, ville finde en meget stor Udbredelse i dem. Jeg anser derimod den Frygt, man har næret for at sætte Lokomotiver foran Sporvogne i Stedet for Heste for at være ganske uden Grund. Det forekommer mig, at Dyrene ligesom Menneskene altid følge ganske godt med i Civilisationens Fremskridt, og ligesom det er vitterligt for os Alle, at f. Ex. Sangsuglene meget godt kjende den Sagtlov, som vi senest vedtog, og derfor nu nærme sig Menneskene uden Frygt i en ganske anderledes Grad end tidligere — (Fischer: Det have de gjort længe, førend Sagtloven udkom.) jo, maatte Krager og

saadanne Fugle — saaledes gaar det ogsaa med Heste, Køer og Faar; man vil saaledes i alle de Egne, hvor Jernbaner i nogen Tid have været tilstede, finde, at Dyrene ere forrolige med Dampkraften og med det Spektakel, der afstedkommes af Loget, og ikke ere nær saa bange for dette, som for mange andre Ting, de møde paa Veiene, og som forkræfte dem i langt højere Grad end Lokomotivet og Dampspiben. Men Grunden, hvorfor jeg ikke sætter Pris paa denne Lov, er, fordi jeg har det Haab, at der ad den Vej vil kunne udvikles et billigere Jernbanesystem end det, vi i dette Dieblisk have. Vi ere vant til at betragte Jernaneanlæg som et overordentlig kostbart og stort Foretagende. Dette maa vi efterhaanden se at komme bort fra, eftersom det bliver en absolut Nødvendighed herefter at forvandle vore almindelige Jordveie til Jernveie. Vi maa komme og komme ganske vist om ikke ret mange Aar til, at der overalt opstaar Forlangender om at faae Andel i den almindelige Kommunikation paa en lettere Maade, end det kan ske ved de nuværende Transportmidler og Veie. Men Jernsporveie med Lokomotiver ere jo slet ikke Andet end en Slags lette Jernbaner. Naar vi begynde at benytte Lokomotiver paa Sporveie, saa ville vi efterhaanden komme til at lære at konstruere ganske overordentlig lette Lokomotiver, og saa vil Følgen deraf atter være, at vi kunne nøies med lettere Spor og lettere Overbygninger i det Hele. Derimod er der jo en Vanskelighed, der skulde løses, og som jeg vilde ønske, at der maatte blive udsat en Premie for, en Premie, der var større end alle de Patentgebyrer, der ere komne ind i de sidste 10 Aar, og det er Løsningen af det Problem, at lægge Sporene paa de almindelige Landeveie, uden at omdanne disse Veies Plannum, uden at sty Bakker, Krumninger o. desl. Det er deri, at Vanskeligheden ligger, thi ellers vilde naturligvis ethvert Amtsråd strax vide, at det vilde være meget fordelagtigere at belægge baade Amt- og Sogneveie med Jernspor. Jeg haaber derfor, at den høitærede Indenrigsminister vil udsætte en stor Premie for den, der kan løse det Problem at anlægge Sporveie uden Forandring i Træceen af de nuværende Landeveie, thi først da vil denne Lov kunne faae den store Betydning, som jeg ret ønsker den maa faae.

Jeg skal ikke gjøre nogen Modstand imod Lovens Affattelse; men jeg vil dog, da jeg har Ordet, gjøre opmærksom paa, at det ikke rigtig huer mig, at man igjennem denne Lov har givet Indenrigsministeren Bemyndigelse til imod en Rådskommunes Villie at tvinge den til at overtage en Sporvei. Jeg forstaar nemlig Loven saaledes: Kommunerne skulle ved Gnerettens Udslut kunne vælge imellem, om de ville fordre Sporet fjernet eller fordre sig det med tilhørende Driftmateriel overdraget for et Beløb, der fastsættes ved Lagation af uvillige Mænd. Naar nu Spo-