

uundgaelig belaster hver Vogn. Hensynet til disse Ulemper og Muligheden af, at der ved de forskjellige Forsøg, der anstilles, kunde findes en anden Belysningsmaade, som ved Siden af at være tilfredsstillende medførte færre Ulemper, have foranlediget, at man har stillet Arbejderne ved Vognenes Indretning til Belysning med Fjedtgas i Bero.

De andre Belysningsmaader, som forsøges anvendte, ere ved Electricitet, ved almindelig Stenkulsgas forstærket med Karbonisering, og ved Petroleum. Det elektriske Lys, som utvivlsomt vilde være det bedste i Henseende til Lysstyrke, Behagelighed og Farefrihed, vil dog sandsynligvis indtil Videre være uanvendeligt paa Grund af Kostbarheden. Belysningen ved karboniseret Stenkulsgas maa nærmest sammenlignes med Fjedtgasbelysningen, forsaavidt som de samme Ulemper utvivlsomt vilde klæbe ved den, men den vil næppe blive saa dyr. Belysningen med Petroleum har man hidtil frygtet som farefuld. Da man imidlertid nu har konstrueret Lamper, der — efter Alt at domme — saa godt som udelukke al Fare, synes denne Belysning efter Erfaringer, der navnlig ere indvundne paa den franske Orleans-Bane, hvor den har været anvendt i længere Tid, at kunne komme i Betragtning som tilfredsstillende i Henseende til Lysstyrke og Prisbillighed. Et her efter en mindre Maalestok anstillet Forsøg har givet det Resultat, at de anvendte Petroleumslamper give et lige saa intensivt og konstant Lys som Gaslamper med en Beskostning, der er betydelig lavere end den, som er forbunden med Gasbelysningens Tilvebringelse, hvortil kommer, at Vognenes Forsyning med Petroleumslamper vil blive langt billigere end deres Indretning til Gasbelysning.

For imidlertid at komme til et bestemt Resultat om, hvilken Belysningsmaade man bør anvende i Vognene, maa man anse det for særdeles ønskeligt dels at fortsætte Forsøgene med Petroleumsbelysningen, dels at anstille Forsøg med elektrisk Belysning af en enkelt Vogn ved Hjælp af Akkumulatorer, der leveres ladede med Electricitet fra et henværende Etablissement.

Til disse Forsøg maa for indeværende Finantsaar paaregnes et Beløb af 5,000 Kr., hvilken Del af den ovenanførte, ikke anvendte Sum, der var opført til Indførelse af Gasbelysning i Personvogne, herved søges bevilget.

Til A. 4. Paa det sidste Finantslovsforslag for 1887—88 var der, jfr. Rigsdagstidende for 1887—88, Tillæg A. Sp. 1539—40, til Anlæg af et Reserveleie for Dampfærger i Korsør opført et Beløb af 225,000 Kr. " D. heraf er i bemeldte Finantsaar forbrugt 165,067 — 88 —

Resten . . . 59,932 — 12 —

opføres her, da Forholdet til Entreprenørerne ikke er endelig afviklet.

Til A. 5. Paa Forslag til Lov om Tillægsbevilling for 1887—88 var der, jfr. Rigsdagstidende for 1887—88, Tillæg A., Spalte 2707—8, til Anlæg af en Station ved Nørrebro opført et Beløb af 24,271 Kr. 55 D. heraf er i bemeldte Finantsaar forbrugt 10,564 — 01 —

Resten . . . 13,707 Kr. 54 D.

søges herved bevilget til Fuldførelse af Anlægget.

Til A. 6. Paa Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finantsaaret 1887—88 var der, jfr. Rigsdagstidende for 1887—88, Tillæg A., Spalte 2707—8, til Anlæg af Havnebanen i Kjøbenhavn opført et Beløb af 30,000 Kr., da intet af dette Beløb er kommet til Udbetaling i bemeldte Finantsaar, opføres det atter her.

Til A. 7. Paa Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finantsaaret 1887—88 var der, jfr. Rigsdagstidende for 1887—88, Tillæg A., Sp. 2707—8, til den i Lov 23. April 1881 omhandlede Dampfærgeforsbindelse over Storebelt m. v. opført et Beløb af 147,328 Kr. 7 D. heraf er i Finantsaaret forbrugt 64,500 — 43 —

Resten . . . 82,827 Kr. 64 D.

gjenopføres her, da Forholdet til Leverandørerne ikke er endelig afviklet.