

akkurat den modsatte Egenkab. Naar der brister noget, og Ledningen kommer i Uorden, saa trækkes alle Bremsklodserne til, og saa stopper Toget. Det er efter mit Skøn en ganske overordentlig Forskel paa, hvad man helst skal ønske af de to Ting. Jeg skal blot henlede Opmærksomheden paa, hvad flere af de ældre Medlemmer vist kunne huske, den Ulykke, der sketeovre i Nærheden af Langaa Station for en Del Aar siden. Det var et Ekstratog, der var ladet med Heste, som midt om Natten skiltes ad, uden at Lokomotivføreren mærkede det. Han løb fra en halv Snæs Bognie, der vare fyldte med Heste, og mærkede det først, da han var kommen et godt Stykke frem, gik saa tilbage i den mørke Nat, men tog sig saa ikke i Agt for det Stykke af Toget, som var skilt fra; det kom farende mod den Del af Toget, han førte, og en Del Folk, i alt Fald en Del Heste, bleve slaede ihjel, og Materiellet ødelægdes. Det kunde aldeles umuligt være sket, naar man havde indført den Westinghausenske Bremse, thi saa snart der sker et Brud af Toget, brydes selvfølgelig ogsaa Forbindelsen af Luftledningen mellem Bognene, og saa trækkes alle Bremsklodserne med det samme til, og Toget standser, baade det Stykke af det, som er skilt fra, og det, som kører videre. Det beror nemlig derpaa, at Normalstillingen for den Westinghausenske Bremse er, at Vakuum i Bremscylindren tjener til at holde Bremsklodserne fra Hjulene, hvormod i den Vakuumsbremse, vi nu bruge, tjener Vakuummet til at trykke Bremsklodserne til Hjulene, altsaa er det klart, at naar der gaar Brud paa Ledningen, og der er Vakuum i Ledningen, gaar der Luft ind i Cylinderen og Bremsklodserne trækkes til, hvormod det modsatte er Tilfældet med den Bremse, vi nu have. Jeg vil derfor meget anbefale det ærede Finansudvalg, at det ikke kritiserer det faktiske i denne Bevilling, men gaa med til, at Forandringen gøres, jeg vil endog saa sige gøres saa hurtigt som muligt, fordi der, naar vi køre — det kunne vi gerne sige uden at sige for meget — med de nuværende Bremsapparater, er en Mulighed for Fare til Stede, om den end ikke er stor. Jeg tror nok, der fra Jærnbanebestyrelsens Side er gjort med prisværdig Over alt, hvad der kunde gøres for at forhindre, at Faren skal blive overhængende. Men al den Stund vi have de mange Rebroussementsstationer, hvoraf adskillige løbe ud til Holværket ved dybt Vand, kan der ske Ulykke. Faren er der. Derfor vil jeg sige: Lad hellere Forandringen blive udført saa hurtigt som muligt, lad den hellere

blive udført i 3 end i 6 Aar. Jeg vil sige med det samme, at Forandringen vistnok burde og kunde have været undgaaet, fordi dette System, man nu gaar over til, er saa overmaade vel kendt og var saa overordentlig glimrende anbefalet fra England og Amerika, at man godt kunde have forsvaret at tage det, til Trods for — det maa jeg erkende — at det er noget dyrere og noget mere kompliceret end det, man den Gang valgte.

Formanden (Sofus Høgsbro): Jeg skal hermed afbryde Forhandlingerne for i Dag.

Næste Møde holdes i Mørgen, og Dagsordenen er da:

Fortsættelse af første Behandling af:

Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1ste April 1896 til 31te Marts 1897.

Mødet hævet kl. 4.50.

Tiende Møde.

Torsdagen den 19de Oktober 1895, Kl. 1.

Formanden (Sofus Høgsbro): Ved Folketingsmanden for Randers Amts 4de Valgkreds (Keergaard) er modtaget et Andragende fra Bestyrelsen for „Danst Kautionsforsikrings-Aktieselskab“ om Rigsdagens Medvirking til, at Kasseforordningen af 8de Juli 1840 forandres saaledes, at Selskabets Policer kunne benyttes som Sikkerhed for de Statens Embedsmænd betroede Oppebørslor paa samme Maade som de i Kasseforordningen særlig nævnte Obligationer.

Andragendet vil blive tilfattet Udvalget for Andragender.