

ffjellige Næringsveie. Dette Jernbaneraads Erklæring skal indhentes over alle vigtigere Spørgsmaal, der angaa Forandring i de bestaaende Kjøreplaner eller Tagt- og Befordringsbestemmelser. Udgifterne herved — 10 Kr. i Dagpenge og lønnet Medhjælp — afholdes af Banernes Driftsindtægter.

Flertallet kan ikke erkjende, at den paagjældende Lov kan ansøres som Støtte for den ansøgte Foranstaltning. De Hovedforandringer, som Loven foreløbig tillader at foretage ved fgl. Anordning, ere kun saadanne, som ere nødvendige Følger af de sjællandske Jernbaners Optagelse i Statsbanenettet, hvad Indførelsen af et Jernbaneraad 6 Aar efter Overdragelsen ikke kan anses for at være.

21) Samme Konto. Paa derom fremsat Begjæring har man fra Indenrigsministeriet modtaget følgende nærmere Oplysninger angaaende de nye Kjøreplaner m. v.:

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 29de November 1886.

I behagelig Skrivelse af 21de f. M. har Udvalget begjært en Meddelelse om de Forhandlinger og Bevæggrunde, der have ført til Etableringen af de nye Kjøreplaner for Statsbanerne.

I denne Anledning undlader man ikke at meddele Følgende:

De tidligere Kjøreplaner for Statsbanerne frembøde flere Mangler, hvoraf de vigtigste vare,

at Hovedpersontogene i Sylland og Fyn — Dag- og Nat-Person- og Posttog — havde flette Tilslutninger til flere af de kontinentale Hovedtog, som ankom til og afgik fra Hamburg;

at Togene paa den jydsk Syd-, Vest- og Midtbane havde flette Tilslutninger til Nat-Person- og Posttogene paa Hovedbanen og til Dels fremførtes langsomt som blandede Tog;

at der savnedes en bekvem Jlgodstogsforbindelse mellem Sylland og Kjøbenhavn, medens en saadan allerede i længere Tid havde bestaaet imellem Sylland og Altona—Hamburg;

at de sjællandske Baners Loggang lod en Del tilbage at ønske saa vel i Henseende til Togenes Hurtighed og Hyppighed som til deres Forbindelse baade indbyrdes og i Tilslutning til andre Baner.

Disse Mangler kunde imidlertid vanskelig afhjælpes, fordi Statsbanerne (og særlig de jydsk-fynske), hvad Kjøreplan angik, vare afhængige af Nabobanerne. Da fremkom der i Slutningen af Aaret 1884 et Tilbud fra den preussiske Jernbanedirektion i Altona om mellem Altona og Bamdrup at oprette meget hurtige Dag- og Nat-Tog, der stode i saa umiddelbar Forbindelse som mulig med de kontinentale Hovedtog, naar man fra dansk Side vilde slutte sig til disse Tog. Noget Tid efter at dette Tilbud var gjort, fremsatte den norske Postbestyrelse Ønske om at faae den norske Post dirigeret over Gøteborg og Frederikshavn i Stedet for som tidligere over Gøta og Malmø. Dette Ønske kunde uden særlig Vanskelighed imødekommes, naar det fra Direktionen i Altona fremkomne Tilbud accepteredes, idet der da kunde tilveiebringes en gennemgaaende Forbindelse mellem Christiania og Kontinentet via Sylland. Sagen gjordes til Gjenstand for Forhandlinger mellem den norske, svenske og danske Postbestyrelse, og Resultatet af disse Forhandlinger, i hvilke ogsaa den danske Statsbanebestyrelse deltog, findes indeholdt i den vedlagte Protokol (Bilag A.). Herved gaves der en yderligere Tilskyndelse til at udvikle Loggangen paa Statsbanerne med en forbedret Tilslutning hvidpaa for Die, og da derhos den den 1ste Oktober 1885 stedfundne Sammendragning af Statsbanernes Bestyrelse i høi Grad havde lettet Tilveiebringelsen af en ligelig og tilfredsstillende Ordning af Kjøreplanen, tog man ikke i Betænkning at søge at opnaa en Overenskomst med Jernbandirektionen i Altona paa Grundlag af det af den gjorte fordelagtige Tilbud, og Forhandlinger bleve