

**Sammerich:** Den ærede Ordfører udtalte under Behandlingen af § 27 i Anledning af den store Post til nyt Jærnbane-materiel, at det kunde være ønskeligt at anvende den blandt andet til at faa gjort et Forsøg med en ny Bogntype her paa vore Baner. Han htrede selv nogen Tvivl om denne Types Fortrin, men sagde sikkert med Rette, at inden for Finansudvalget var der en overvejende Stemning for at gaa over til denne ny Art Bogne, og da jeg ganske vist belet denne Mening med de fleste i Finansudvalget, vil jeg gerne noget stærkere understrege denne Opfordring og tillige præcisere Ønsket i saa Henseende lidt bestemttere. Det karakteristiske ved de Bogne, som den ærede Ordfører ønskede, vi skulde gaa paa — de saakaldte Gennemgangsvoagne — er, at man kan færdes paa langs gennem Bognene. Er altsaa et Tog helt forsynet med saadanne Bogne, kan man under Togets Gang bevæge sig frem og tilbage i Toget, og deraf følger selvfølgelig for Publikum den Behagelighed, at hvis man, fordi man er kommen lidt sent til Stationen, eller fordi man har fulgt sin Familie ind i en blandet Kupee, kunde ønske at søge en anden Plads f. Eks. i en Kjøkupee under Togets Gang, saa staar det en frit for. Er man træt af at sidde, kan man bevæge sig lidt — kort sagt, den Vænfekendethed, der ellers følger med en Jærnbanerejse, kendes ikke. Jeg skal ikke dvæle videre ved de Behageligheder, det har for Publikum; det siger sig selv, hvilke disse ere. Men jeg skal kun udtale som mit egen Erfaring, at i Amerika, hvor det er den overalt brugte Bogntype, er det utvivlsomt langt mindre trøttende at gøre Jærnbanerejser end i Europa, ligesom man tit forbavses over, hvor hurtigt Togene der fyldes og tømmes. Men det viser sig ogsaa det, hvor let Kontrollen gaar for sig. Jeg nævner dette, fordi det er en af de Indvendinger, man har gjort mod disse Bogne, at det ikke skulde være saa let at holde Kontrol for Konduktørerne. Jeg maa tværtimod sige, at der er det ikke sjældent, at man ser, endogjaa meget store Tog, der, fraregnet Lokomotivpersonalet, blive fuldstændig betjent af 2 Jærnbanebetjente, og det er jo ogsaa ret forståeligt. I det hele taget er det klart, at for Betjeningen har denne Bogntype betydelige Fordelse. Dette er ogsaa her til Lands, synes jeg, en Grund til for Alvor at tænke paa at gaa dem indfor, da vort Klima med Regn, Sne, Væst og Isflag om Vinteren gør Konduktørtjenesten ikke blot ret ublid, men tillige uhyggelig farlig, hvorfor vi jo ogsaa se

Naar efter Naar Konduktørerne falde af Togene. Kunde man der naa til, at Billetteringen i de hurtiggaaende Tog, der ikke have Tid til at lade billettere paa Stationerne, kunde ske i Toget, er det i hvert Tilfælde et betydeligt Fortrin. Som Hovedindvending mod denne Bogntype har man med Hensyn til Publikum fremhævet, at der skulde være mindre No. Jeg tror ikke, dette er rigtigt, og i hvert Tilfælde gælder det da kun de Bogne, der ere byggede efter, hvad jeg vilde kalde, Salonntypen, det vil sige en Bogne med eet Rum med Gang i Midten og Sofaer eller Bænke paa Siderne, men derimod gælder det sikkert ingenlunde, naar man gaar til Sidegangsvoagne. Det er den Type, adskillige vist kende, ikke blot fra Tyskland, men i de senere Naar ogsaa i stigende Grad fra Sverige, hvor der er en Gang langs den ene Side af Bognen og fra den Indgang til Kupeerne, der ligger i den modsatte Side af Bognen. Der er ikke Tvivl om, at i saadanne Bogne er der absolut større No end i vore Kupevoagne; i øvrigt mener jeg, at netop dette med No i vore Kupevoagne er ikke saa lidt af en Indbildning, thi hver Gang man kommer til en Station, aabnes efterhaanden alle Dørene, Konduktørerne ere nemlig nødt til at aabne alle Dørene, thi den, der er inde, har kun den enkelte Dør, naar han skal ind i sin Kupee, og disse Døre holdes aabne, saa længe Toget holder og lukkes først i sidste Øjeblik. Men gælder det, at der er Lro om Dagen, gælder det ikke mindre om Natten. De Herrer juste Rigsdagsmænd — og her er jo adskillige Tyder til Stede — ville give mig Ret i, at den No, man har, naar man rejser op igennem Tyskland, er der et Spørgsmaalsteget at sætte ved. Jeg ved da, at naar man lægger sig f. Eks. paa den østre Side, fordi man ved, at man saa har No i Randers, er det forkert; naar man kommer til Aarhus, og ligger man rigtig i Aarhus, ligger man forkert i Horsens og Skanderborg, ligger man derimod rigtig for Horsens og Skanderborg, saa ligger man forkert for Vejle. Jeg tror i det hele taget, at den Fred og No, de der holde paa det gamle System, prise, virkelig kun gælder, naar man er kenti Mand eller ved en lille Godtgørelse staar i et vensabeligt Forhold til Togpersonalet. Ellers er der ikke Tvivl om, at naar disse Sidegangsvoagne saa vel for Bogneres som for Kupeernes Vedkommende ere fornuftig nummererede kan der staves anderledes Fred og No end i de andre Bogne. En anden Indvending, som gøres mod disse Bogne, er, at Togene skulde fyldes mindre hurtig og sikkert. Jeg tror, at Erfaringen siger snarere det modsatte, herhjemme have vi jo