

ingen videre Erfaring at bygge paa, men vi have dog lidt. Jeg tror, at alle, der have gjort nogle Ture med Klampenborgbanen, ville have bemærket den Hurtighed, hvormed ikke blot de aabne Vogne men selv de to-etages Vogne, hvor man ikke blot er begrænset til de to Døre i Enden af Vognen, men tillige skal op og ned af en særdeles ubekvem Højtrappe, syldes og tømmes. Det har sin simple Grund i, at Bevægelsen til og fra Vognene sker kontinuerlig, man behøver ikke at have Konduktøren til en Slags Goldamme, Folk løber ikke frem og tilbage paa Perronen for at finde den ene Dør, de kunne bruge, fordi man ikke er begrænset til en enkelt Dør men saa nogenkunde kan staa ind i Toget, hvor det passer, og saa er der da i øvrigt ogsaa det, at naar et Tog med almindelige Kupevogne kommer til en Station, er det Reglen at en stor Del af Passagererne vente, inden Dørene lukkes op, ved de andre Vogne derimod begynder Publikum straks at gaa ud og omvendt, i det Øjeblik den sidste Passager er sprungen op, er Toget klart til at løre, medens ved det gamle System Vogn dørene holdes aabne af Hensyn til disse sidste Passagerer, og først, naar de alle ere komne ind, kunne Konduktørerne gaa ned langs Toget og lukke Dørene. Det er sikkert Forklaringen af det Faktum, at Togets Fordispositioner sker saa hurtig. Jeg kunde fremføre adskilligt mere af, hvad der siges for og imod disse Vogne, men jeg har kun fremdraget nogle af de væsentligste Fordele og Indvendinger, en virkelig Klarhed derover faar man kun, naar man faar Typen prøvet. Vi have nu her i mange Aar prøvet Kuppetystemet, og man kan ganske vist sige, at man har jo ogsaa prøvet det ny System i de sidste Aar. Det har dog ikke været, hvad man i England kalder „a fair trial“, for det første kan det ikke nytte at dømme disse Vogne efter den fleraarige Erfaring, vi have fra Holland, hvor denne Vognstype er indført, men hvor Vognene ere tarvelig byggede og tarvelig udstyrede og derhos meget korte, og hvor det ikke en Gang er tilladt at gaa fra Kuppe til Kuppe. End sige fra Vogn til Vogn, hvor altsaa Fordelen ved Systemet mangler, medens man maa nøjes med dets Mangler, og man kan heller ikke dømme det efter de Forsøg med enkelte Vogne, som jeg i øvrigt meget paastønner, der ere gjorte her i Landet, nei, Prøven kommer først, naar man kan udstyre et helt Tog med disse Vogne; saa komme først Fordelene og Manglerne virkelig til Syn. Der er al Anledning til i dette Øjeblik at benytte den store Vognbehandling, dels til Rysbanen og dels til hele

Statsbanemateriellet, til at saa gjort et saadant Forsøg. Hvad jeg derfor vilde anmode den højtærede Minister om, var, at han benyttede denne Lejlighed til at udstyre et eller helst to Tog med disse Vogne, saaledes at man helst baade paa Rysbanen og paa Masnedjundbanen kunde formere et samlet Tog af dem. Væsentlig, og da særlig over for 1ste og 2den Klasse, burde man bygge dem efter Sidegangstypen, men man burde ogsaa anskaffe nogle af Salontypen, thi netop paa vore Baner med den forskelligeartede Trafik kræves der begge Typer, idet f. Eks. Salontypen ganske sikkert vilde være overordentlig godt paa sin Plads lige over for Rysbanens lokale Trafik.

Jeg har udsærligere motiveret dette mit Ønske, fordi jeg ved, at der inden for Jærnbanebestyrelsen har været stor Utilbøjelighed til at gaa til et saadant Forsøg. Jeg tror imidlertid, at der ogsaa inden for Jærnbanebestyrelsen findes dem, der dele Ønsket, og de findes maaste ikke mindst blandt dem, der vilde have størst Ansvar over for Forsøgene. Jeg vil ogsaa sige, at man kan saa meget roligere gaa til et saadant Forsøg, fordi man jo ser, hvordan disse Vogne trænge sig frem rundt omkring i Europa, og dette Faktum har saa meget mere Vægt, som den Reform maa være god, der trænger sig frem trods det, at den medfører en betydelig Systemforandring med alle af Overgangstiden flydende Ulemper. For os betyder det ogsaa noget, at særlig i de Lande, der lige som Danmark have søgt at være paa Højden med Hensyn til Jærnbanomateriellet, nemlig Holland, Tyskland og Sverige, er man gaaet over til disse Vogne. Enhver, der har rejst i Europa, vil vist være enig med mig i, at det er de 3 Lande, der hidtil have været bedst med Hensyn til Jærnbanomateriel. Lad mig endnu tilføje, at denne Vognstype anvendes ikke blot, hvor der er Tale om en stor gennemgaaende Trafik, men i de senere Aar bliver det mere og mere almindeligt, at man ogsaa gaar over til den for Vogne, der skulle betjene den mest deciderede Lokaltrafik. Saa, i den aller sidste Tid er man endogsaa gaaet til at indføre den paa smalsporede Baner, hvilket maa betragtes som en ganske særlig Anbefaling for det ny System. Thi det er jo klart, at ved smalsporede Baner, hvor Passagen gennem Vognen tager en saa overvejende Del af den Plads, man raader over, maatte man være utilbøjelig til at gaa til dette System. Der er saaledes Grunde nok til at ønske et alvorligt og gennemført Forsøg med disse Vogne. I Forbindelse hermed vilde jeg gerne udtale min særlige Tilfredshed med