

paa med de rejsende Nord paa — ja, naar man ikke bryder sig om, hvad det koster, kan man gøre det, men at lade et gennemgaaende Persontog afgaa Kl. 5 og et andet Kl. 6 $\frac{1}{4}$ over hele Jylland, gif dog næppe an, kunde dog næppe betragtes som forsvaret. Selv om man har store Krav i Jylland, vilde man dog ikke stille et saadant, man vilde ikke gaa til adskillige hundrede Tusinde Kroners Udgift uden nogen forøget Indtægt. Kallundborg-Routen er jo særlig indrettet for Jylland, og det er et Offer, der bringes, og et ingenlunde ringe Offer — derpaa har jeg aldrig lagt Stjul — der koster Staten 100,000 Kr. om Aaret omtrent, og som ikke bliver dækket ved Indtægt. Af disse falder Halvdelen paa Dampskibsfarten mellem Aarhus og Kallundborg og Halvdelen paa Sløget paa Sjælland, som slet ikke kan svare sig. Det er altsaa et ret betydeligt Offer i jydsk Interesse, saa at man ikke maa sige, at man ingen Gænde er betænkt paa at gøre noget særligt i jydsk Interesse. Men at gaa til at forbedre Toggangen Nord paa af Hensyn til Kallundborg-Interessen, tror jeg er umuligt. Det er da heller ikke saa stor en Ulykke, at have et Ophold paa en Timestid i Aarhus, mange opfatte det i alt Fald ikke som særlig generende. Hvis man i Jylland ønskede Kallundborg-Routen indrettet saaledes, at den alene indrettedes paa at komme Nord paa og ikke Syd paa, vilde man kunne komme til en passende Ordning ved at vælge en senere Afgangstid fra Kjøbenhavn.

Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) var inde paa Spørgsmaalet om Kystbanens Fuldbendelse og beklagede, at jeg ikke havde kunnet stille i Udfigt, at den kunde blive færdig før ind i Finansaaret 1897—98. Jeg er stadig i det Tilfælde ikke at kunne stille andet i Udfigt. Det er en Selvfølge, at man vil gøre, hvad man kan, for at saa dette Anlæg fuldbendt, men det frembyder store tekniske Vanskeligheder. Der er Arbejder derved, som absolut ville medtage Tid, saa at jeg ikke kan stille videre i Udfigt, end at man ganske vist vil gøre, hvad der er muligt, men ud over, hvad der er muligt, kan man ikke komme. Jeg tror ikke, at vi ville kunne naa til Fuldførelsen før et Stykke ind i Sommeren 1897, men haaber ganske vist ogsaa, at det vil kunne ske til denne Tid; der er ingen Rimelighed for at tro, at det skulde mislykkes. Det ærede Medlem omtalte tillige et Hærværk, der har fundet Sted ude i Nordsjælland, foranlediget af Jærnbaneanarbejdere, og den Gene, der er forbunden med Jærnbaneanarbejdet for de paagældende Egne. Ja, det er en Gang saa, den Løb er fælles for alle, der skulle

have ny Jærnbaneanlæg, at den større Arbejdsstyrke, der samles ved denne Lejlighed, let kan give Anledning til Uordener. For Uordeners Vedkommende har man et særlig dertil antaget Jærnbanepolitiet, der skal tage sig af dem, men at forhindre egentlige Forbrydelser, falder ikke ind under Jærnbane-politiets Omraade. Jeg ved heller ikke, hvorledes det skulde være muligt at gøre det. Derom maa man henholde sig til det sædvanlige Politiet, og det maa strække sig saa langt, det kan. I øvrigt tror jeg, at Generne ved Samlingen af en stor Arbejdsstyrke vil blive følt mindst i den sidste Sommer, hvor de afsluttende Arbejder foregaa; hertil vil der nemlig ikke behøves saa mange Løse, paa Dag antagne Arbejdere, som ved Begyndelsen, hvor Jordarbejdet navnlig giver Anledning til en større Samling af Arbejdsfolk. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) førte et meget varmt Forsvar for Sidegangsvognene og var glad over, at der dog en Gang var gjort et Forsøg med at bygge saadanne. Deri kan jeg godt være enig med det ærede Medlem. Det ærede Medlem sagde, at der var Grund til at gøre et større Forsøg; det kan maasse være betimeligt, og det skal blive taget under Overvejelse. Fortrin er der selvfølgelig ved Sidegangsvognene, men der er sandelig ogsaa Mangler ved dem, ikke saa ganske saa endda, og Kontrollen er ikke saa let, som det ærede Medlem antager. Jeg skulde tro, at naar det ærede Medlem nævnedes et Eksempel fra Amerika paa en ganske lille Betjening af store Tog, kan man paa meget nærmere Hold, i Tyskland, finde ganske den samme Ordning. Hemmeligheden er den, at der lukker man Stationerne, og man kuperer Billetterne, inden de vedkommende saa Afgang til Toget, saa at Togpersonalet har ingen Kontrol at føre med Billetteringen. Det er det samme, jeg stiftede i Gaar som en Mulighed at gøre paa Klampenborgbanen. Det letter naturligvis ganske overordentligt, men ellers tror jeg nok, at der er Grund til at gøre et noget videregaaende Forsøg end det, der for Tiden anstilles. Det ærede Medlem indstiftede en lille Bemærkning om Godtgørelse til Togpersonalet, der skulde kunne bevirke et eller andet Gode for de rejsende. Jeg finder Anledning til at bemærke, at slige Godtgørelser ere ganske utilstedelige her i Landet, og saa offentlige Personer som Rigsdagsmænd burde slet ikke kunne tænke sig Muligheden af noget saadant; det er i hvert Tilfælde strafbart. Det ærede Medlem omtalte det ønskelige i, at man saa vidt muligt benyttede indenlandsk Tilvirkning ved For-