

for Slagelse (Køedt), og jeg tror ogsaa fra det ærede Medlem for Helsingør (Rasmussen) rettet Anker mod den langsomme Kørsel paa Kystbanen. Da dette Forhold jævnlig er fremdraget her, tør jeg maaske dvæle lidt derved. Det er en Selvfølge, at man ikke samtidig kan køre hurtig og standse ved alle Stationer. Kystbanen er 45 Km. lang og har 11 Mellemstationer. Kun mellem 2 Stationer, Nivaa og Rungsted, er der 6 Km., ellers er der 3 à 4, altsaa kun $\frac{1}{2}$ Mil mellem Stationerne; men naar Togene skulle standse hver halve Mil, kan det selvfølgelig ikke blive Iltogets fart. Køretiden er for Øjeblikket 92 à 94 Minutter. Heraf gaar der til Igangsættelse og Standsning ved 11 Stationer 22 Minutter, til Igangsættelse paa Afgangstationen 1 Minut, til Standsning ved Ankomststationerne 16 Minutter, i alt 41 Minutter. Tilbage til Kørslen bliver der da 51—53 Minutter, hvilket svarer til en Fart af over 50 Km. i Timen. En væsentlig højere Fart kan man ikke vente af et Tog, der bestaar af alle 3 Vognklasser og derfor er meget langt. Jeg skal med Hensyn til, hvad det ærede Medlem for Slagelse bemærkede om Togkørslen i England, gøre nogle Bemærkninger og anstille nogle Sammenligninger med Forholdene i England og Tyskland, hvor en saadan Sammenligning er mulig. Stadtbanen i Berlin er 13 Km., og Kørselstiden er 37—38 Minutter. Mellem Kjøbenhavn og Klampenborg er der ogsaa 13 Km., og Køretiden er 27 Minutter, vi køre altsaa 101 Minutter hurtigere. Af Berliner-Ringbanen er Nordringen 34 Km. og Sydringen 38 Km., medens Strækningen Kjøbenhavn—Humblebæk er 36 Km., og denne køre vi i 70 Minutter, medens Berliner-Ringbanen bruger henholdsvis 86 og 90. En Strækning, der kan sammenlignes med Kjøbenhavn—Rungsted er Berlin—Potsdam. Den første er 25 Km., den anden er 27 Km. Kjøbenhavn—Rungsted køre vi i 50 Minutter, medens Berlin—Potsdam køres i 58 Minutter. Med Hensyn til de engelske Banestrækninger kan man passende sammenligne Kjøbenhavn—Skodsborg med Strækningen mellem Liverpool Street Stationen og Enfield. Den sidste er 17 Km., medens Kjøbenhavn—Skodsborg er 16. Paa den engelske Bane bruger man 41 Minutter, paa Klampenborg—Skodsborgbanen 35. Jeg synes, at disse Tal ere ret oplysende, og de vise, at vi paa Kystbanen køre ikke saa lidt hurtigere end baade i England og Tyskland paa tilsvarende Strækninger. Naar Talen er om Eksprestogene, kan man na-

turligvis køre hurtigere i England; men man maa da ogsaa huske paa, at de rejsendes Antal herhjemme er 4 à 600, medens man i England ikke kører med et større Antal end 1 à 200 Passagerer. Det ærede Medlem for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Høegh-Guldberg) kom ind paa forskellige Anker, som jeg efterhaanden ogsaa haaber at komme til. Han omtalte bl. a. de gennemgaaende Vogne om Natten over Lille Bælt. Det er en Anke, der oftere er kommen frem, og jeg vil derfor gerne sige et Par Ord derom. Vi begyndte i 1891 med Overførelsen af Personvogne over Lille Bælt, og det var selvfølgelig en Foranstaltning, der vakte almindelig Tilfredshed hos Publikum. Naar man har opgivet det, saa vide vi jo alle sammen, at det er, fordi Trafikken er voxet saa stærkt, at man ikke kan overkomme det mere. Jeg skal blot nævne, at i 1890—91 overførtes der over Lille Bælt 197,000 Passagerer, medens der nu 7 Aar efter overføres ca. 340,000, altsaa ca. 140,000 mere. I 1890—91 overførtes der 75,000 Tons Gods og nu 200,000 Tons, altsaa ca. 3 Gange saa meget. Trafikken kan altsaa ikke magte Overførelsen af disse Personvogne, medmindre man lader Godstrafikken ligge helt stille, og det tror jeg ærlig talt ikke, man vil tilraade, naar man tænker paa Overførelsen af Godsvogne med letfordærlige Varer. Desuden er det ogsaa et Spørgsmaal, om man af Hensyn til 1ste Klasses Passagerer, som ville være villige til at betale maaske ret rigelig for Sovevogne, skulde tilsidesætte de mange Hundrede lavere betalendes Krav, hvortil der dog ogsaa maa tages Hensyn. Der er jo egentlig kun en Maade at afhjælpe dette Forhold paa, nemlig ved at faa en fast Bro over Lille Bælt. Det er ligeledes et Forslag, som jeg haaber om ikke lang Tid at kunne forelægge for det høje Ting.

Med Hensyn til de forskellige Ønsker, der ere fremsatte om Oprettelse af Holdepladser og Udvidelse af Billetsalgssteder, skal jeg ikke fordybe mig nærmere i de enkelte Spørgsmaal. Jeg skal kun nævne, at Spørgsmaalet om Oprettelse af en Holdeplads ved Sønderskov, hvorom det ærede Medlem for Hjørring Amts 3dje Valgkreds (Jungersen) talte, jo blev rejst i 1895—96, og naar det ærede Medlem henviste til den daværende Trafikministers Udtalelser, maa jeg udtrykkelig henvise til, at den Udsigt, den daværende Minister gav til Opfyldelsen af dette Ønske, kun gik ud paa Oprettelsen af et Billetsalgssted, og naar man nu ønsker at gaa videre til Oprettelse af en Holdeplads, stemmer det