

## Bilag.

Afskrift.

Generaldirektoratet  
for  
Statsbanedriften.

Kjøbenhavn V., den 25de Juli 1899.

Ved at tilbagevende det med Indenrigsministeriets Skrivelse af 2den Februar d. A., Journal Nr. 2514, modtagne Andragende fra Foreningen af jydsk Landboforeningers Trafikudvalg og Foreningen af jydsk Handelsforeningers Trafikudvalg angaaende en mere tilfredsstillende Toggang paa Banestrækningerne Standerborg—Skern og Langaa—Struer skal man udtale følgende:

Forbindelsen mellem Strækningen Langaa—Struer og de gennemgaaende Hurtigtog paa Strækningen Frederikshavn—Bamdrup (dog ikke de ret underordnede Forbindelser fra Tog 163 og til Tog 175) udføres ved Tog, hvis Køretid er sat saa kort, som det er muligt, naar Togene — som nødvendigt — samtidig skulle kunne benyttes til Algodstrafikken, hvorhos Opholdstiderne paa Stationerne ligeledes ere saa korte, som det kan lade sig gøre, idet de som Regel kun paa Kjøbstadstationerne ere længere end 1 Minut. En Forbedring af de omhandlede Forbindelser kan kun opnaas ved en Togdublering paa Strækningen mellem Langaa og Struer, idet de nuværende Tog ikke kunne undværes af Hensyn til Landstationerne. Denne Dublering — ved Indlæggelse af Stog, der kun skulle stande ved de større Byer — vil imidlertid blive overordentlig kostbar og kan i ethvert Fald ikke gennemføres i de første Aar af Mangel paa Materiel, men desuden ville de ved Dubleringen opnaaede Fordele ikke staa i noget Forhold til Befordringen, hvorhos Forbindelserne fra Mellemstationerne ville blive daarligere end for Tiden, fordi Stogene ville tvinge Persontogene til f. Eks. i Langaa at ankomme lidt tidligere dertil og afgaa noget senere derfra, og man maa derfor fraraade, at Dubleringen foretages, førend det en Gang med Tiden skulde blive ønskeligt af Hensyn til Toggangen paa Strækningen Frederikshavn—Bamdrup eller Trafikken skulde stige tilstrækkeligt til at motivere Dubleringen.

Paa Standerborg—Skern Banen er Benyttelsen af Togene endnu ringere end paa Strækningen Langaa—Struer — det stærkest benyttede over hele Strækningen kørende Tog, Nr. 309, havde ved Afgangen fra Standerborg gennemsnitlig 103 rejsende daglig i Sommeren 1898. Ved Afgangen fra Silkeborg var Antallet aftaget til 58, saaledes at man heller ikke for denne Strækning kan tilraade Indlæggelsen af ny Tog. Ved at fremskynde de nuværende Tog, uanset at deres Befordringssevne derved forringes, vil man som Regel kun opnaa at forlænge Opholdstiderne paa en af Stationerne Skern og Standerborg, hvorved det indgivne Andragende ikke imødekømmes.

Man skal endelig angaaende de fremkomne almindelige Udtalelser angaaende Kørehaftigheden og de tidsspildende Ophold bemærke, at Kørehaftigheden for de gennemgaaende Tog paa de omhandlede Strækninger allerede er saa stor, at der som Regel kun vil kunne indvindes yderligere 15 à 30 Minutter ved stærkere Kørsel, hvorved Togenes Befordringssevne samtidig nedfattes med  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{2}{5}$ . Overgangstiderne ere i det hele ikke lange og i flere Tilfælde endog bragte ned til et Minimum, idet der maa tages Hensyn til, at der altid bør være Tid til Omrangering af Person- og Postvogne fra det ene Tog til det andet.

Angaaende Udtalelserne om Togenes Uensartethed skal man sluttelig bemærke, at det vilde være ganske urimeligt og have vidtrækkende Følger, dersom en Rejse i sin Helhed skulde gennemføres med ensartede Tog. Disjes Karakter maa selvfølgelig afpasses efter de respektive Banestrækningers særlige Trafikforhold.

Legner.

C. Gyruup.

Til Indenrigsministeriet.