

jeg: Ja, det er en god Ide, det bør du passe paa. Og, da jeg læste, at man havde afslaaet Andragendet, forlangte jeg mig hele Sagen forelagt, thi jeg syntes, at der kunde være god Rimelighed i, at man paa en Bane, hvor vi gøre alt muligt for at kunne konkurrere med et Foretagende andetsteds, ikke forsømte Lejligheden til at faa den Tiltrækningskraft, som en saadan Spisevagon muligvis kunde være. Men ved nærmere Undersøgelse er jeg kommen meget i Tvivl om Rimeligheden af en saadan Foranstaltning, og desuden ogsaa om dens Nytte. Naar man betænker, at hele Turen gennem Sjælland kun tager 2 Timer, idet man rejser de 125 Kilometer med en efter vore Forhold usædvanlig Fart, nemlig 63 Kilometre i Timen, at man efter disse to Timers Fart faar 20 Minutters Ophold med Adgang til Restauration paa Dampfergen, derefter 2 Timers Ophold paa Dampskibet mellem Gedsø og Warnemünde og derefter et mindre Ophold i Warnemünde foruden et Ophold i Neu-Strelitz, hvorfra der gaar en Spisevagon lige til Berlin, er der virkelig, naar man altsaa undersøger Sagen nærmere, ikke nogen Nødvendighed for en Spisevagon i Danmark paa den Tur. Særlig maa man jo her tage med i Betragtning, hvad Statsbanernes Bestyrelse udtaler, at der, hvis Togene 85 og 92, de to Gedsøtog, skulle medtage Spisevogne og alligevel opretholde en Hurtighed af 63 Km. i Timen, maa spændes to Lokomotiver for, og det bliver et dobbelt Kulforbrug og dobbelt Lokomotivpersonale. Naturligvis, hvis der er Tale om en lang Rejse, og man ikke paa anden Maade kan faa noget at spise, maa man spænde de to Lokomotiver for, men naar den Træng ikke foreligger, stiller Sagen sig væsentlig anderledes. For mig, der i mange Aar har været nødsaget til jævnlig at rejse i Udlandet, staar det saaledes, at disse Spisevogne ere at betragte som en Nødhjælp, der benyttes, naar man ikke paa en bedre Maade kan faa noget at spise. Naar man rejser med Ekspress 15—16 Timer i Træk, ere Spisevogne en fortræffelig Ting, men de ere uheldige i andre Retninger. I Reglen maa man sidde længe i dem, indtil der kommer et Ophold, da det ikke er Gennemgangsvogne. Saaledes er det i Udlandet de fleste Steder, naar undtages enkelte Tog i Tyskland; men der er flere Ulemper, ingen god Luft og ingen god Mad, men derimod gode Priser, og i det hele er der adskillige Steder ret megen Utilfredshed med Spisevognene; man bruger dem kun, fordi man er nødt dertil. Paa den

omtalte Route er man derimod i Virkeligheden ikke nødt dertil. — Det samme ærede Medlem ønskede, at Skødstrup Billetsalgssted skulde oprettes til Holdeplads — det er ikke en Holdeplads, der skal oprettes til Station, som det ærede Medlem sagde. Nu har det i en Række af Aar været Reglen hos Jærnbanebestyrelsen, som heri har været i Overensstemmelse med Ministeriet, at et saadant Ønske opfyldes, naar mindst 20,000 rejsende have benyttet Stedet i det sidste Driftsjaar. Det er naturligvis ikke noget, som ikke kan forandres, og er særlig ikke noget, som Rigsdagen har godkendt, men der er heller ikke gjort nogen Indvending derimod. Jeg skal i saa Henseende henvisse til en Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 10de Oktober 1896, som er optagen i Tillæg B. til Rigsdagstidenden 1896—97 Sp. 17—18. Nu er Forholdet ved Skødstrup det, at i 1896—97 blev der kun solgt 14,733 Billetter der og i 1897—98 endogsaa noget mindre, nemlig 14,058. Derfor har Ministeriet givet et afslaaende Svar. Sagen er vistnok den, at Stationen Løkken ligger for nær derved. — Det ærede Medlems Klage over den mangelfulde Forbindelse mellem de to Længdebåner i Jylland synes mig velbegrundet, men ikke destomindre har Ministeriet paa de jyske Handelsforeningers Andragende under 16de August d. A., altsaa ganske nylig, svaret, at man for Tiden ikke kan foretage videre, fordi Generaldirektoratet oplyser, at en Forbedring kun kan ske ved en Togdublering paa Strækningen Langaa—Struer, som vilde være overordentlig kostbar, og hvortil der i de første Aar ikke vilde forefindes tilstrækkeligt Materiel. Benyttelsen af denne Strækning er ikke stor, og paa Skanderborg—Skjern er den endnu ringere. Ved en Forøgelse af Kørehastigheden for de gennemgaaende Tog paa Tværbanerne vil der højst kunne indvindes $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{2}$ Time, medens samtidig Togenes Befordringsevne nedsættes med 25 pCt. Jeg savner tilstrækkelig Indsigt til at kunne bedømme dette, men jeg antager, at naar Statsbanernes Bestyrelse udtaler noget saadant, maa det have sin Rigtighed. Jeg skal i øvrigt gerne konferere med det ærede Medlem, idet jeg indrømmer, at hans Skildring af Kommunikationen fra Øst til Vest opfordrer til at foretage alt, hvad der er muligt at opnaa med en rimelig Udgift. — Dernæst spurgte det ærede Medlem, om jeg ikke vilde virke for, at der kan blive indført en kyndig Revision ved vore Sparekasser. Jeg har i den Anledning undersøgt, om