

Enderresultatet kun foreslaar det Beløb, som man mener vil komme til Udbetaling i det paagældende Finansaar. Saaledes har jeg forstaaet Anmærkningerne. Efter den tidligere Ordning var det jo saaledes, at naar man saa, at det var nødvendigt at anskaffe f. Eks. 100 ny Vogne og 5—6 Lokomotiver, satte man det straks ind paa § 27 II. og opførte hele Beløbet uden Hensyn til, om det virkelig lod sig gøre at faa alt Materiellet anskaffet i det Aar og faa Pengene udbetalte, og paa den Maade kom vi saa langt bag efter, saa vi, hvad jeg ogsaa nævnte før, havde henimod en halv Snes Millioner staaende i Behold, idet man ikke havde naaet at faa Beløbene udbetalte, fordi Bestillingerne ikke kunde effektueres saa hurtigt, som de vare gjorte. Det er altsaa den mere regnskabsmæssige Side af Sagen, og den, vil jeg fremhæve, har min fulde Tilfredshed. Og saa hvad Anvendelsen af det ny rullende Materiel angaar, er der for mig som Jyde Grund til at være tilfreds. Som det vil ses af Anmærkningerne, er det navnlig nyt Personvognmateriel, som i alt væsentligt tænkes anvendt ovre i Jylland. Vi have fundet, og vistnok med nogen Ret, at vi ikke i Jylland nød den samme Begunstigelse som ovre paa Øerne med Hensyn til nyt Materiel, idet vi stadigvæk fik det Materiel, som blev udrangeret herovre, og det er derfor kun glædeligt, at vi, naar der nu anskaffes nyt Materiel, skulle have det ovre i Jylland. Jeg ved ikke, om jeg til en vis Grad kan tage mig dette til Indtægt. Jeg tillod mig i Fjor at bruge Ordet Københavneri i nær Forbindelse med min Omtale af Jernbaneadministrationen. Jeg har ikke kunnet blive fri for at tænke paa, at de noget udførlige Bemærkninger i Anmærkningerne om, at Materiellet skal anvendes ovre i Jylland, til en vis Grad ere foranledigede deraf.

Siden jeg nu er ved § 27 II., vilde jeg gerne benytte Lejligheden til at udtale min Tilfredshed med, hvad der ganske vist ikke giver sig Udtryk ved Finansloven, men hvad vi alle vide, at den højtærede Trafikminister, efter at den tidligere Overingeniør ved Statsbanerne er gaaet af, ikke har fundet sig foranlediget til at ansætte nogen ny Overingeniør, men har lagt Statsbaneanlægene ind under Centraladministrationen. Jeg kan maaske i denne Forbindelse ogsaa udtale min Tilfredshed med, at Ministeren ogsaa med Hensyn til Statsbanernes Tilsyn med Privatbaneanlægene har foranlediget, at de, der paa Statsbanernes Vegne føre Tilsyn med de

private Baneanlæg, ikke faa Lov til ogsaa at være Entreprenører, hvis jeg maa bruge det Udtryk, det misforstaas jo ikke, noget, som vi vistnok med Grund tidligere have været misfornøjede med, idet de jo derved kom til at kontrolere sig selv. Jeg tror, der er Grund til at være den højtærede Minister taknemmelig for, at han ogsaa i den Henseende har taget Hensyn til den efter min Mening berettigede Misfornøjelse med Ordningen.

Endelig maa jeg maaske til Slut gøre et Par Bemærkninger med Hensyn til Toggangen i Jylland. Ja, den højtærede Minister faar vistnok hvert Aar Opfordringer til at give os i Jylland en hurtigere Toggang, end vi have haft tidligere, og han vil temmelig sikkert ikke blive fri for det, førend vi i saa Henseende ere nogenlunde ligestillede med Øerne. Jeg skal da først gøre opmærksom paa, at det Tog, jeg tror, det er Nr. 949 eller 947, der har Forbindelse med Tog fra København om Formiddagen Kl. 9,5, og som er Eksprestog op i Jylland og naar Aalborg om Aftenen ved 8-Tiden, efter at det ganske vist har holdt ved nogle af Mellemstationerne, naar det kommer op forbi Randers og Hobro — sikkert kunde føres til Aalborg og for saa vidt ogsaa videre til Hjørring og Frederikshavn $\frac{1}{2}$ Time eller maaske 3 Kvarter tidligere. Jeg skal ikke komme ind paa at trætte med at nævne Klokket med Minutter osv. eller med Oplysninger om, hvor længe det holder ved de forskellige Stationer, men henlede Opmærksomheden paa, at der temmelig sikkert vilde kunne indvindes betydelig Tid i selve Fredericia, navnlig henset til den Tid, som andre Tog opholde sig i Fredericia. Betydningen for det nordlige Jylland af, at man faar dette Tog hurtigere frem, ligger deri, at de private Banetog, som udgaa fra Aalborg, langt lettere vilde kunne faa Tilslutning til Eksprestog, en Tilslutning, som nu er vanskelig gennemførlig, fordi man paa Privatbanerne selvfølgelig altid skal tage fuldt saa meget Hensyn til Lokaltrafikken som til Fjerntrafikken, men dog ogsaa gerne vilde have saa god Forbindelse som mulig med de gennemgaaende Eksprestog. Det vilde altsaa have overordentlig stor Betydning for Privatbanerne der oppe, om vi kunde faa Eksprestoget ind $\frac{1}{2}$ Time eller 3 Kvarter tidligere, ligesom det ogsaa har sin Betydning for de Stationer, der ligge Nord for Aalborg. I Forbindelse med dette skal jeg nævne det andet Tog, nemlig Hovedtoget, der afgaar fra København om Af-