

øren og Signalingeniøren samme Dag kommer paa Inspektion paa samme Linie.

Det ærede Medlem Hr. Olufson saavel som det ærede Medlem Hr. Sundbo og det ærede Medlem Hr. A. C. Mortensen har været inde paa en Omtale af Eksprestoget, der kører fra København Kl. 14²⁰, og har ment, at dette Tog skulde føres videre henholdsvis fra Randers til Aalborg og til Struer og fra Esbjerg til Struer, saa vidt jeg forstod, og de var ogsaa inde paa Betragtninger over, at det skulde gennemføres hurtigere paa Strækningerne Fredericia—Esbjerg og Aarhus—Randers.

Jeg vil gerne herom sige, at Forbindelsen fra København med Toget herfra Kl. 14²⁰ fremføres paa Strækningen Fredericia—Aarhus som Eksprestog, men Toget standser mellem Aarhus og Randers ved alle Stationer, thi her maa det ogsaa betjene Lokaltrafikken, og navnlig er det beregnet for de rejsende, der har været i Aarhus til Møder, Koncerter, Teaterforestillinger o. s. v. Det er tidligere afgaaet noget senere fra Aarhus, men ved det nye Togs Indførelse blev Afgangen lagt til Kl. 23⁰⁸, men ganske vist efter et Ophold i Aarhus paa omtrent $\frac{3}{4}$ Time.

Skulde Toget videreføres som Hurtigtog til Randers og videre til Aalborg, maatte der faktisk indlægges et nyt Hurtigtog, idet det lokale Tog ikke kan undværes. Udgifterne derved vil andrage saadant noget som 125 000 Kr. om Aaret, og desuden vil Fremførelsen støde paa store Vanskeligheder paa den ensporede Bane under Hensyn til de modgaaende Tog. Det er jo muligt, at man ved Indførelsen af Motordrift kunde gennemføre Toget noget billigere, men det har man i hvert Fald ikke Materiel til for Tiden, hverken til Videreførelsen til Aalborg eller til Struer; og det vil alligevel blive en ret dyr Foranstaltning, da Personalet paa Stationerne saa skal holdes oppe længere om Aftenen og Natten end nu.

Men naar det nødvendige Motormateriel en Gang kan faas, vil jeg finde det naturligt, at der tages nye Overvejelser op for at se, om man kan komme til en Videreføring af dette ret nyttige Tog. Jeg vil dog gerne her gøre opmærksom paa, at da Toget fremførtes i sin Tid til Aalborg, det var før Krigen og i Begyndelsen af Krigen, havde Toget ikke mere end 50 Passagerer og nedefter — ja, det var dog en enkelt Sommer oppe paa 66 Passagerer i Gennemsnit.

Det ærede Medlem Hr. Sundbo var ogsaa inde paa Bramminge—Langaa-Banen. Han mente, at den ikke blev anvendt

saaledes, at den aflastede Østbanen, saaledes som det var forudsat i sin Tid, da den blev bygget.

Forholdet er dette, at den netop i høj Grad aflaster Østbanen, thi som Regel sendes alt Gods' fra det nordlige Jylland til Esbjerg over denne Rute, og der er ogsaa Forskrifter, hvorefter letfordærlige Varer fra Mundelstrup—Frederikshavn til Esbjerg skal ledes ad denne Vej. Forbindelsen Bramminge—Langaa bestrides af 5 Togpar daglig, og mellem Esbjerg og Randers er der Forbindelse over denne Bane med 4 daglige Togpar. Med det hurtigste Tog er Befordringstiden fra Esbjerg til Randers med et Tog, som er indlagt fra 1. Maj, 5 Timer 17 Minutter. Det er et Tog, som afgaar fra Esbjerg Kl. 13⁵⁵, og det er overhovedet den hurtigste Befordringstid Esbjerg—Randers ogsaa sammenlignet med Eksprestogene ad Østbanen. I modsat Retning er Køretiden noget længere, nemlig 5 Timer 47 Minutter med det hurtigste Tog.

Man kunde naturligvis opnaa en kortere Rejsetid ved at indlægge Hurtigtog paa Strækningen, men Trafikken der er ikke saa stor, at det kan anses for økonomisk forsvarligt, og jeg kan oplyse, at det Tog, jeg omtalte før, som giver den hurtigste Befordring mellem Esbjerg og Randers, benyttes gennemsnitlig kun af 20 Personer daglig, og heri er indbefattet de lokale rejsende.

Hvad angaar Spørgsmaalet om de lange Ophold i Fredericia, fremsatte det ærede Medlem ogsaa i Fjor Klager herover, men som Forholdene ligger nu, er det vanskeligt at komme til nogen Ændring deri. Jeg tør i hvert Fald ikke paa tage mig at bede Statsbanerne om større Forcing af Arbejdet i Fredericia end for Tiden, men naar Lille Bælts Broen en Gang er færdig, vil der jo kunne paa regnes noget kortere Overgangstid, end der er nu.

Der har endelig ogsaa været rettet Spørgsmaal fra ærede Medlemmer om Forcing af Toget Fredericia—Esbjerg om Eftermiddagen i Forbindelse med Toget 14²⁰ fra København. Toget betjener den lokale Trafik som sidste Aftentog. Men skal der indføres et andet Tog, et Motortog, maa der i hvert Fald først være leveret noget mere Motormateriel til Statsbanerne. Naar man har det tilstrækkelige Materiel, vil det dog ogsaa her være naturligt at optage nye Overvejelser om en Ændring og Forbedring af dette Forhold. Der er endvidere ogsaa krævet en Videreføring af