

den Beføstning, der er forbunden med at anskaffe en saadan Hestebane, og jeg tror, at der er kortere Hestebaner her i Landet, der have kostet langt Mere at anlægge end den ved Randers, hvor der ingen særlig uanskelige Forhold har været tilstede, ingen Broer og Sligt at anlægge, som det har været Tilfældet andre Steder, saa at den har været saa billig at anlægge, at man vistnok ved at fastsætte Taxterne burde tage Hensyn dertil. Jeg vil derfor meget ønske, at den ærede Minister vil foranledige, at Taxterne atter ned sættes til det samme Standpunkt, de havde tidligere. Dette er ikke alene i min Valgkreds Interesse, men da, som sagt, Freløvsens, nemlig af Gods, derved vil stige, er det ogsaa i det Heles Interesse, om dette sker. Jeg skal derfor tillade mig at rette det Spørgsmaal til den ærede Minister, om han ikke ønsker at foretage en saadan Forandring i Kjøreplanen paa den jydskke Jernbane, at det lange Ophold i Aarhus indskrænkes noget, og at Taxten for Benyttelsen af Hestebanen ved Randers ned sættes.

Indenrigsministeren: Paa det første Punkt maa jeg svare den ærede Forespørgger med Nei, men jeg haaber, han vil komme til at erkende, at jeg har gode Grunde til at give dette Svar, og han udtalte jo, at et af hans Motiver til at komme frem med Forespørgselen var det, at Grunden, hvorfor man ikke kan afflasse dette Ophold i Aarhus, maa blive almindelig bekendt. Jeg vil selvfølgelig gjerne rydde enhver Sindrings af Veien for Publikums Tilfredshed ved Benyttelsen af Banen, men jeg maa anse dette Ophold, om just ikke i Aarhus saa i alt Fald et andet Sted mellem Langaa og Fredericia for at være absolut nødvendigt for Jærtpænen, saaledes som den er lagt, og som det forekommer mig, at den nødvendig maatte lægges. Grunden til dette Ophold er nemlig den, at der skal ske en Logkrydsning ved Langaa, og denne Krydsning har den Betydning at den tilveiebringer Forbindelse mellem Stationerne paa Banen Hølstebro- Skive- Viborg- Langaa med Stationerne paa Banen Langaa- Randers- Hobro- Aalborg. Der er 2 Forbindelser om Dagen mellem Stationerne paa de Baner, jeg har nævnt, og de ske begge derved, at Krydsningerne henlægges til Langaa Station, saaledes altsaa, at det Banetog, der er bestemt til at gaa fra Hølstebro sydøst, ved at krydse det Tog, der gaar fra Aarhus nordøst til Aalborg, kan afgive de Passagerer, som ville nord paa, medens de ellers maatte vente meget længere, nemlig til de kunde komme med næste Tog. Det er overhovedet en af de Ting, som man ved Lægningen af Jærtpænen maa være opmærksom paa, at der kan tilveiebringes saa gode og hyppige Forbindelser mellem Stationerne som muligt, og der er 2 Punkter i Sjælland, som i den Henseende have en væsentlig Betydning; det ene er, af de Grunde,

jeg allerede har nævnt, Langaa, og det andet er Fredericia, hvor Udvejlingen sker mellem Banetogene enten til Kjøbenhavn eller til Hamborg. Det er altsaa nødvendigt, at Togene fra Hølstebro eller fra Frederikshavn syd efter ankomme til Langaa samtidig, eller før et af de opadgaende Tog fra Aarhus kommer til Langaa, og en Følge deraf er, at der maa blive et Ophold i Aarhus, idet Kjøretiden fra Langaa til Aarhus er for ringe, til at den kan fylde hele Tiden indtil Kl. 11, som er den Afgangstid, der er nødvendig for at indtræffe i rette Tid paa det andet Krydspunkt, nemlig Fredericia. Et Ophold kan altsaa ikke undgaaes, og naar man da spørger, hvor man bør lægge dette, har jeg troet det forstandigt og rigtigt at lægge det i Aarhus, ikke blot fordi de fleste ville have tilbagelagt et ganske godt Stykke Jernbanevei, naar de komme fra Hølstebro- Viborg eller fra Frederikshavn- Aalborg til Aarhus, men ogsaa fordi mange Passagerer ere bestemte til Aarhus, hvorfor Opholdet selvfølgelig slet ikke vedkommer dem. De maa tværtimod ønske at komme til Aarhus saa tidligt som muligt; men ogsaa for de gjenneengaaende Reisende er det et stort Spørgsmaal, om man vilde kunne vælge et bedre Sted til Opholdet end Aarhus. Opholdet der falder nemlig paa en Tid af Døgnet, da det endnu er muligt at se Beskændte, hvis man har Nogen der — det falder nemlig mellem Kl. 9¹/₄ og 11 — hvortil man ved at lægge det til Skanderborg, Sorø, Vejle eller Fredericia vilde faae det midt om Natten; Toget skal nemlig komme til Fredericia Kl. 2 om Natten, og selvfølgelig vilde Opholdet i en af de andre Byer falde imellem Kl. 9, 15 Minuter og Kl. 2¹/₂. Dertil kommer, at Stationen i Aarhus maa siges at være den bekvemste, den bedste, og den, som byder mindst Ubegagelighed for de Passagerer, som nu en Gang ere stillede saaledes, at de ikke kunne undgaa dette Ophold paa 7 Kvarter. Den eneste Maade at undgaa dette paa, vilde være ved at lægge nye Tog ind, og altsaa paa anden Maade tilveiebringe Forbindelse imellem Banerne Hølstebro- Langaa og Langaa- Aarhus, men ærede Medlemmer ville uden tvivl erkende, at Trafiken ikke er stor nok til, at man, for at undgaa dette Ophold af 7 Kvarter i Aarhus, skulde finde sig foranlediget til at lægge nye Tog ind, der ville koste en hel Del at drive, og som desuden vilde kræve yderligere Forpørgelser af Statens Jernbanemateriel. Deraa kan jeg altsaa ikke for Tiden gaa ind. Jeg tør saaledes forudsætte, man vil erkende, at Opholdet er nødvendigt, for at Driftsplanen overhoved kan svare til sin Hensigt. — Hvad angaar det andet Spørgsmaal om Randers Havnepor, er det jo ikke nogen Forantaltning, der er truffen for Randers Havn alene, som har medført, at Taxten er bleven høiere, end den hidtil har været. Grunden dertil er den, at man er kommen til den Erfaring, at de fleste af disse Havnepor, uden at jeg her vil tale om Forrent-