

det nordlige Rattog, ja, jeg tror endog, at Pakkeposten, som skal Nord paa, i Viborg maa ligge 24 Timer, inden den befordres videre. Se vi hen til Holstebro, møde vi der de selv samme Klager over Opholdet af 3 Timer ved Langaa, over forstyrret Trafik for Landboerne og over mangelfuld Forbindelse med det nordlige Tog. Der gives efter min Formening kun eet Middel til at afhjælpe alle disse Savn, og det er et fjerde Tog. Derfor den høitagtede Minister kunde sætte et saadant i Gang, vilde ganske vist efter min Formening alle Mangler være afhjulpne og alle Klager forstumme; men hvorom Alting er, saa haaber jeg, at den høitævede Minister vil finde det naturligt, at jeg har tilladt mig at stille denne Forespørgsel til ham: „Næst den høitagtede Indenrigsminister i en nær Fremtid at foretage en saadan Forandring i den nuværende Kjøreplan for den nybte Lørbane, at Posten og Rejsende kunne befordres ad denne i umiddelbar Forbindelse med Rattogene paa Længdebanelen?“

Indenrigsministeren: Det vil være i det ærede Things Grindring, at vi for 2 Aar siden toge den Beslutning, at vi vilde bringe en direkte Forbindelse med Sverrig i Gang derved, at vi etablerede en Dampskibsforbindelse imellem Gøteborg og Frederikshaavn for den danske Statskassens Regning — under Jernbanevesenet — med et Tilskud fra den kongelige svenske Regjerings Side. Vi maatte vælge dette Tidspunkt til at etablere denne Forbindelse, fordi Udviklingen i Nabolandene og de Arbeider, vi foretog hos os selv, alle skulde træffe sammen saaledes, at vi, naar Jernbanebroen over Limfjorden var færdig, vare i Stand til i fuldt Maal at optage den Trafik, der ad den Vej kunde blive os tilført fra Sverrig, og indrette Driften saaledes, at vi virkelig kunde vente, at den Trafik, der søgte den Vej, kunde paa de danske Statsbaner blive betjent paa en saadan Maade, at den vilde blive virkelig gavnlig og indbringende for den danske Statskasse. Det var da først og fremmest nødvendigt for os, at vi indrettede vor Drift saaledes, at man ikke opholdt det Gods og de Personer, der ad den Vej tilførtes Statsbanerne, tilmed da det maatte erkjendes, at ethvert Ophold paa vor Hovedbane, nemlig Østbanen, ogsaa for den indre Trafik maatte anses for at være meget ugunstigt. Vi anlagde da vor Kjøreplan paa en saadan Maade, at vi direkte fra Frederikshaavn og til denne By Syd fra førte et Tog helt igjennem hver Dag, og de Ophold, som man hidtil havde gjort, baade med Toget Syd fra og med Toget Nord fra i Aarhus, det ene paa $\frac{3}{4}$ Time og det andet paa 1 Time, ophørte derved. Det var navnlig ved disse Ophold, at man havde gjort det muligt at forbinde Nordvestbanen paa en saadan Maade med Østbanen, at der blev den søstkelige og gode Tilslutning, som Nordvestbanen hidtil har kunnet

glæde sig ved, mellem alle de Stationer, som ligge Vest for Langaa, og Stationerne paa Østbanen. Da vi maatte gjøre denne Forandring, bragte det altsaa den væsentlige Forandring i Stillingen, at Østbanen nu blev Hovedbanen; der gif de gjen-nemgaaende Tog, og der bortstafte vi ethvert Ophold, medens derimod Nordvestbanen, der altsaa kom til at blive en Sidebane, maatte indrette sin Drift efter de gennemgaaende Tog paa Hovedbanen, og derved fik — det kan ikke negtes — en langt ugunstigere Betjening end hidtil. Det vil imidlertid være klart for ærede Medlemmer, at det ikke godt er muligt, naar Baner skulle sættes i Forbindelse med hinanden, og naar man maa lægge Hovedvægten paa den ene Bane, da at kunne lade den anden Bane nyde alle de samme Fordele, som den hidtil har haft. Vi havde imidlertid en Udsigt til at kunne yde Nordvestbanen en temmelig god Erstatning for det Tab, den led, nemlig derved, at man havde haabet at kunne aabne Vestbanen saa betimelig, at den mindre gode Stilling, som Nordvestbanens Stationer kom til at indtage, ikke vilde have været længere end til dette Aars Udgang. Det var jo ganske vist alligevel en Kalamitet, det erkjender jeg, thi de, der have været vel betjente og sølt sig tilfredsstillende ved, at Forholdene have været indrettede efter en god Drift, føle sig naturligvis ilde stillede, naar der møder Noget, som gjør, at de bliver mindre godt betjente. Det antoges imidlertid at ville være en Begivenhed af saa fort Barighed, at man vel kunde have haabet, at Egnen omkring Nordvestbanen vilde have stillet sig tilfreds i den Tid, og jeg beklager derfor lige saa vel som det ærede Medlem, og som det vist i Almindelighed beklages, at disse Jernbaneanlæg ikke ere blevne færdige til den kontraktmæssige Tid. Naar nemlig dette Dieblit indtræder, saa vilde alle Klager forstumme; thi man vil saa igjen være i Stand til at betjene Nordvestjylland gjen-nem en Kombination af Østbanen, Nordvestbanen og den nye Vest- og Sydbane paa en saa fyldig Maade, at det i saa Henseende vil blive lige saa gunstigt stillet som hidtil. Dette Tidspunkt er, som sagt, rykket noget bort, og det har lige fra det Dieblit, da den nye Plan for Jernbanedriften paa Nordvestbanen blev vedtagen, stadig været Gjenstand for Klager, men tillige ogsaa stadig Gjenstand for Overveelser, hvorledes man paa bedste Maade skulde indrette Kjørselen paa Banen, for dog at komme nogle af de Onsker ind, som fra Egnens Side ere fremsatte for Jernbanebestyrelsen. Det har imidlertid ikke været os muligt at finde en Udvei, som kunde forene de Krav, man med Rimelighed kunde stille til Driften, med de Krav, der stilles fra Beboernes Side; thi ved en Omlægning af nogle af Løgene kom man vel til at gjøre een eller maaste to af Byerne tilpas, men man kom ogsaa meget let til derved at bringe en tredie og en fjerde By i en flattere Stilling end