

naar de skulle have Grønder forrettede, ellers kan det jo ikke hjælpe, at de komme til Aarhus. Man kan ikke forlange, at Folk skulle kunne gøre en Rejse til Aarhus med noget Udbytte, naar de ikke kunne faa Lejlighed til at være i Byen en halv Dags Tid. Det er ikke urimeligt, men det kan man ikke, da det tager tre Dage. Det er Forbindelsen til den Side, altsaa mod Nord. Ville vi tage Forbindelsen til København — jeg har for øvrigt en Gang for fremsført den samme Klage, men uden Virkning — er det saa, at vi i Herning helst rejse over Esbjerg, for saa gøre vi Turen to à tre Timer hurtigere. Men det er dog vel ikke Meningen, at vi skulle gøre Rejsen fra Herning til København over Esbjerg. Man kan ikke en Gang faa gennemgaaende Billet; saa nødes man til at løse sin Billet saa langt, man kan, for siden at forny den. Det turde være et Vidnesbyrd om de alvorne Forhold, der ere paa denne Banestrækning. Det er ikke muligt at forstaa Grunden, da der kommer et Tog ved Middagstid fra Stern, som gaar til Herning; men der er om Morgenens tidlig gaaet et Tog kl. 5 $\frac{1}{2}$, som ikke har Forbudelse til Stern, og som ligger i Skanderborg i flere Timer. Hvorfor man ikke lader dette Tog være gennemgaaende og køre lidt hurtigere, er ikke godt at forstaa. Man behøver da ikke en halv Time for at køre en Mil eller i alt Fald en Time for at køre 3 Mil; man behøver da ikke saa lang Tid; hvorfor man da ikke kan faa gennemgaaende Forbindelse, er noget, som ingen dødelig, i alt Fald naar han ikke er Jagmand, kan forstaa. Det er naturligvis ogsaa en af Grundene til, at Forbindelsen med Aarhus ikke er til Stede. — Heller ikke kan jeg ganske indrømme, at det er aldeles uberettiget, naar man siger, at Køreplanerne veksle og veksle for hyppig. Ganske vist, Hovedruterne have vi, det erkender jeg, men ikke desto mindre ser der meget hyppig Forandringer, og navnlig maa jeg beklage, at den gode Togforbindelse, vi havde i 1886, var det nok — det kan gerne være, at der var for mange Tog, men det er dog den eneste tilfredsstillende Forbindelse, vi have haft paa vor Egn — har man omkalfatret saaledes, at den gaar for en ikke ringe Del væk; og det turde nepot være nogen Narfag til det store Antal Personer, der er til Stede, at man havde denne hurtige Forbindelse. Personerne paa disse mange Tog beholder man, men Køreplanen er bleven forandret.

Naar jeg nu derefter spørger: Hvad Udfigt er der til at komme igennem med Lovforslaget, er der i Virkeligheden nogen

Udfigt dertil? — ja, da kan jeg virkelig ikke skønne, da jeg ikke saadan har været inde i Rampen, som mange andre ærede Herrer have været, og da navnlig i det andet Ting, hvor Meningerne have staaet saa skarpt imod hinanden — at det skulde være umuligt. Hvad Revisionen angaar, er der jo ingen, der vil borttage den samtidige og daglige Revision, som er i høj Grad nødvendig, den er der sikkert ingen, der tænker paa at borttage. Men det, man vil have ved Siden af, er en Hovedrevisor, som gennemgaar selve Hovedregnskabet; og det forekommer mig ikke, at man i og for sig kan have noget imod det, og jeg synes da heller ikke, den højtærede Minister stillede sig afvisende til dette Forslag. Det maa kunne arrangeres; man maa kunne faa baade en samtidig Revision og til lige en Hovedrevisor ved Siden deraf. Selv om det ogsaa skal koste mere, er en Betryggelse i saa Henseende en stor Ting, saa jeg for mit Vedkommende skulde ikke have noget imod, at man gav nogle Tusinde dertil. Det er ikke derpaa, det kommer an. Saa staar der tilbage den dobbelte Linieforvaltning med 3 Chefer og ved Siden deraf en Søfartschef. Men skulde det ikke være muligt, efter at selv Mindretallet er gaaet ind paa at lade Maskinforvaltningen sammensmelte, at gaa et Skridt videre og lade Baneforvaltningerne sammensmelte, saa at man blot beholder den dobbelte Trafikforvaltning tilbage, selv om det nu skete i den Form, at man gav Inspektørerne en større Myndighed, hvilket jo skal stemme med den svenske Ordning, saa jeg ikke kan udtale mig enten for eller imod, da jeg mangler Kendskab til dette System. Man vil jo for øvrigt uden at gaa i den svenske Forvaltnings Spor kunne lade den dobbelte Trafikforvaltning bestaa. Jeg erkender godt Faren ved at lægge den hele Trafikforvaltning over til København, den Fare, nemlig at Trafikchefen, naar han boede herovre, i alt for høj Grad vilde være Ildhør for de sjællandske og københavnske Interesser og have for lidt Djet aabent for den anden store Provins, Sjællands, Interesser. Jeg tror, at der kunde være gode Grunde til paa dette Omraade at lade den dobbelte Forvaltning bestaa. Men de samme Gener og Mangler, som kunne komme til Stede ved kun at have en enkelt Trafikforvaltning, kunne ikke til Stede, i alt Fald ikke over for Publikum, ved at sammensmelte Maskinforvaltningen og den egentlige Baneforvaltning, og det forekommer mig ogsaa, at Søfartschefen maatte kunne gaa ind herunder. Det er jo ikke Meningen, at man ikke vil have en sagkyndig Søfartsforvaltning, men det er kun Me-