

oplyse, at naar man fra Aarhus skal besøge nogle Ærinder et eller andet Sted i Omegnen af denne Banes Stationer, skal man af Sted Kl. 6 om Morgenen. Beboerne skulle altsaa op Kl. 5, og det vil sikkert indrømmes, at det er noget tidligt at komme op, især en Vintermorgen. Men endnu værre stiller det sig for dem, der bo Syd eller Vest for Aarhus, og som have et Par Mil at tilbagelægge, naar de skulle en Tur med denne Bane. De kunne ikke benytte de Tog, de ellers benytte for at komme ind til Aarhus, thi naar de gøre dette, komme de først til Aarhus, naar Østbanetog, som de skulle med, er gaaet. De maa altsaa enten gaa til Fods til Byen eller tage dertil med Hest og Vogn, og de komme da til at tage en stor Del af Natten til Hjælp, naar de skulle møde saa tidlig om Morgenen som Kl. 6 for at komme med Toget Øst paa. Ja, selv for dem, der bo i de Sogne, denne Bane gaar igennem, er det ikke saa behageligt, naar de skulle en Tur til Randers, som de jo mange Gange skulle, fordi de have deres Herredskontor og andre offentlige Kontorer der. Det er meget ubehageligt for dem, at de skulle saa tidligt af Sted, men de ere nødte til det, fordi der ikke om Formiddagen gaar flere Tog ind til Randers end dette. Men lige saa ubelejligt som det er for de Beboere, der skulle rejse den Vej, er det for Beboerne, der skulle i den anden Retning. Naar saaledes Beboerne i Ryom og Grenaa skulle til Aarhus — og der er mange, der have Ærinde der, idet Aarhus jo er Jyllands Hovedstad — skulle de lige saadan saa tidlig af Sted. Toget gaar nemlig fra Grenaa Kl. 6,15; Beboerne der maa altsaa ogsaa meget tidlig op for at komme med Toget, da de ellers ikke kunne komme ind med noget Tog om Formiddagen. Disse uheldige Forhold kunne blive ændrede, naar der kommer til at gaa et fjerde Tog paa denne Bane, og det at faa et fjerde Tog her i en saa befolket Egn, er, synes jeg, ikke noget stort Forlangende. Paa den Egn, hvor jeg bor, have vi den lille Bane, Hads-Ning Herreds Jærnbane. Her gik der tidligere ogsaa kun 3 daglige Tog, men da der kom en saa stærk Trafik, at man maatte sætte flere Ekstratog i Gang, satte man et fjerde regelmæssigt Tog i Gang, og det svarede udmærket Regning for Trafikken, og Indtægterne steg, saa den nu giver sine Aktionærer 4 pCt. Vi kunne ogsaa være nogenlunde sikre paa, at Indtægterne af denne Østkystbane ville stige, naar der kommer et fjerde Tog i Gang,

idet saa mange flere Beboere ville benytte sig af de bedre passende Tog, i Stedet for at de nu benytte deres egen Befordring. Men for Resten antager jeg, at det er en af Statens Baner, som giver mest Indtægt. Det maa jo nemlig erindres, at Staten overtog den meget billig. Den anlagdes som privat Bane, men da der de første Aar ikke var nogen større Trafik, overtog Staten den imod en Udbetaling af 50 pCt. til Aktionærerne. Da Aktionærerne selvfølgelig for en stor Del vare af Egnens Beboere, og da disse altsaa have ofret saa meget paa at faa gode Togforbindelser, finder jeg, at dette ogsaa maa tages med i Betragtning som noget, der taler til Gunst for, at de med Hensyn til Togforbindelser burde være ligestillede med Beboerne ved andre Statsbanestrækninger. Jeg haaber derfor, at den højtærede Indenrigsminister vil imødekomme det Ønske, Beboerne have om at faa et fjerde Tog etableret paa denne Bane. Naar dette kommer, vil ogsaa en anden Ulempe kunne blive ændret. De tre Tog, der gaa, staa nemlig meget tilbage for Togene paa de fleste andre Jærnbanestrækninger, hvad Hastigheden angaar. De fleste andre Steder gaar der en eller flere Gange om Dagen Persontog — jeg vil endda slet ikke tale om de Strækninger, paa hvilke der køre Iltog eller Eksprestog — en slig Luksus kendes slet ikke her paa Østbanen, her har man kun „blandede Tog“, og hvis man har travlt, er det sandelig ogsaa kun en blandet Fornøjelse at køre paa denne Bane. Det har jeg mange Eksempler paa fra den Kreds, jeg hai den Ære at repræsentere, Hornsletkredsen, og som ligger langs denne Bane. Naar jeg skal en Tur ud i Kredsen, der begynder ved Lystrup Station, og skal op til den nordlige Ende af Kredsen, saa kører jeg til Allingaabro Station og derfra er endda 1½ Mil til det allernordligste i Kredsen Udbyhøj, og at køre fra Lystrup til Allingaabro tager godt og vel 3 Timer, altsaa, det at køre fra den ene Ende af Kredsen til den anden tager saadan noget som 4½ Time, skønt jeg kan benytte Toget næsten hele Vejen. Jeg gad vide, om nogen af mine ærede Kolleger kan slaa den Rekord for langsom Kørsel, naar de skulle køre fra den ene Ende af deres Kreds til den anden. Der blev af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Philipsen) og det ærede Medlem for Helsingør (Rasmussen) anket over, at Togene paa Kystbanen gik meget langsomt, de ønskede en større Hurtighed paa denne Strækning. Jeg vil tillade mig at foreslaa de ærede