

tiget Haab om, at denne Bevilling nok skal faa Lov til at blive staaende.

Noget anderledes stiller det sig, idet jeg nu vender mig til den højtærede Minister for offentlige Arbejder. Mit Haab er efter en Samtale, jeg havde med ham, allerede paa Forhaand næsten slaaet til Jorden. Spørgsmaalet drejer sig her om en Holdeplads i Vendsyssel. I 14 Kilometer Afstand Øst for Hjørring ligger Stationen Sindal, og mellem Hjørring og Sindal, nærmest ved Sindal, ligger Billetsalgsstedet Sønderkov, i en Lavning. Man har længe ønsket, at dette Billetsalgssted maatte blive forfremmet til Holdeplads, og at der kunde blive lagt et Skiftespor, saa at man kunde sætte Vognladninger af der. Den tidligere Trafikminister, det nuværende ærede Medlem fra Nørre Sundby (Jensen-Sønderup), har stillet sig velvillig overfor dette Forlangende og erkendt, at det blandt alle de Ønsker, der vare fremme i saa Henseende, var et af dem, der var mest berettiget, og ogsaa givet Beboerne der Haab om, at det skulde blive imødekommet. Det samme har hans Efterfølger, Thomas Larsen, gjort, han indrømmede, at det var maaske det Sted, hvor man først kunde gøre Krav paa at blive hjulpen i saa Henseende, men han har indset, at det var umuligt i Aar under de uheldige finansielle Forhold. For mig staar det saadan, at jeg ikke kan blive fri for at betragte Jernbanevæsenet som en Forretning, Staten og Privatbanerne drive. Det er ikke sikkert, at man med Fordel kan spare alle Vegne, hvor man kunde ønske det. Det gælder om at spare paa fornuftig Vis. Hvis man vil se det fra et forretningsmæssigt Standpunkt, er der Grænse for, hvor man kan spare. Det er sikkert, at der ved Sønderkov vil blive temmelig stor Trafik. Man vil benytte en saadan Holdeplads i ret udstrakt Grad; der ligger et Par store Teglværker i Nærheden, og der ligger mange større Gaarde, og gode Veje, navnlig fra Syd, føre dertil. Der vil sikkert blive ført mange Vognladninger til denne Holdeplads, som nu hentes i Hjørring eller køres til Hjørring. Jeg ved godt, hvor vanskeligt det kan være at faa noget frem i Aar af den Slags, men jeg vil dog tillade mig at anmode den højtærede Minister om at tage det under Overvejelse endnu en Gang og se det, om jeg saa maa sige, fra et forretningsmæssigt Standpunkt, se Spørgsmaalet saaledes, om det virkelig kan betale sig at spare alle Vegne, eller om der ikke

kunde være forretningsmæssig Grund til at imødekomme det her stillede Krav.

For at vise, at jeg ikke kommer frem med alle de Ønsker, som jeg har, og som der kunde være Grund til at fremsætte, skal jeg lige nævne, at der Syd for Hjørring ved Hæstrup er et Billetsalgssted, som sikkert ogsaa kunde gøre Krav paa at blive ophøjet til Holdeplads med et Skiftespor. Jeg skal ogsaa tillade mig at minde om Brønderslev. Forholdene paa denne Station ere aldeles ikke tidssvarende overfor den store Trafik, som gaar over Brønderslev. Man har — for blot at nævne en enkelt Ting — et Kontor der, som er saa lille, at man der næsten gaar og falder over hverandre, og kommer der en fremmed Mand derind for at tale med Personalet der, er der næsten ikke Plads til at være derinde. Men de Krav, der kunne stilles fra de to sidstnævnte Steder, kunne vel ikke imødekommes i Aar.

Medens jeg er ved Henvendelsen til den højtærede Trafikminister, vil jeg gerne have Lov til at minde om en Ting, som jeg ikke rigtig kan forstaa, men som jeg maaske kunde faa Oplysning om. Det angaar Routen mellem Aarhus og Kalundborg. Jeg ser, at der paa Budgettet er opført en Sum af 50,000 Kr. til denne Forbindelses Vedligeholdelse. Det er saadant noget som 137 Kr. om Dagen. Men hvorfor er saa denne Route betjent saa daarlig, som den i Virkeligheden er? Det er jo mange Gange saaledes, at naar man skal med Skibet, ved man paa Forhaand, at det er umuligt at naa til Kalundborg i rette Tid, fordi det er saa elendige Skibe, der er i Farten der. Jeg mener, at det maatte kunne betale sig her at sætte hurtige Skibe i Søen, saa at man kunde faa en brugbar Forbindelse mellem Kalundborg og Aarhus. Naar de rejsende den ene Gang efter den anden se, at de ikke kunne naa Forbindelse med det hurtige Tog til København, blive de naturligvis bange for at rejse den Vej. Det er dog saa naturligt, at man søger at forkorte Vejen mellem Aarhus og København ved at gaa over Søen paa den Strækning. Naar man giver et saa betydeligt Tilskud, maatte man ogsaa kunne kræve, at Routen blev bedre betjent. Jeg henstiller derfor, om der ikke kunde gøres noget for at faa en mere praktisk Forbindelse paa denne Route.

Endnu ønsker jeg at gøre nogle Bemærkninger til den højtærede Trafikmini-