

fra Amerika med Foderstoffer, kan der ofte staa Vognladninger af Foderstoffer i mange Dage ved Aarhus Havn, som ikke kan blive ekspederet. Vi har haft over 60 Tog daglig mellem Aarhus og Langaa. Der er allerede gjort en Begyndelse; Baneautoriteterne ved godt, at dette Dobbeltspor maa komme. Da man for nogle Aar siden anlagde Langaa—Silkeborg-Banen, blev der bygget en ny Bro med Dobbeltspor, og der blev lagt Dobbeltspor fra Langaa til Laurberg. Begyndelsen er gjort, og jeg vil meget henstille til den højtærede Minister at sørge for, at Staten hurtigst muligt sikrer sig de nødvendige Arealer. Det er givet, at jo længere Staten venter, desto dyrere vil Grundene blive; vi ved jo, hvorledes der bygges ved alle Jernbanestationer. Et Dobbeltspor her vil absolut være nødvendigt, og det samme gælder sikkert Strækningen Aarhus—Skanderborg.

Til Slutning vil jeg gøre et Par Bemærkninger om det Samraad, der har været afholdt angaaende Persontrafikken paa Frederiksberg Station. Jeg mener, det ligger i Sagens Natur, at Ministeriet bør stille sig velvilligt overfor det Ønske, der er fremsat af disse Folk. Det kan ikke nægtes, at de blev paa en vis Maade til-sidesatte ved Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold. De havde deres gode Station, Frederiksberg Station, som blev lavet om til Godsbanegaard, og til Dels Nørrebro Station. Men det var en bestemt Forudsætning, at der skulde etableres Persontrafik fra Frederiksberg og Nørrebro Stationer og videre, navnlig ad Klampenborg til, kort sagt Nord paa. Den Forudsætning blev slaaet fast, idet der ved tredie Behandling blev sat en Ændring ind i Jernbaneloven, hvorved der blev aabnet en saadan Mulighed. Jeg ser derfor ikke, der kunde være noget til Hinder for, at Ministeriet gik ind paa en saadan Ordning. Herimod kan jo nok siges, at det var en Forudsætning, at det kunde betale sig, men ogsaa her mener jeg, at Staten ikke skal være alt for smaalig. Der er vist heller ingen Tvivl om, at det nok skal blive lønnende at etablere en Persontrafik der.

**Wulff:** Jeg skal for mit Vedkommende slutte mig til de Udtalelser, der nylig faldt fra den ærede sidste Taler og fra de foregaaende Ordførere med Hensyn til Frederiksberg Station. Jeg skal ikke gentage dem udførligt, men kun sige, at jeg finder det unaturligt, at man i en stor

By foretager Forandringer, hvorved man berører en stor Bydel — det vil jeg kalde Frederiksberg i dette Tilfælde — en Forbindelse, den før har haft. Det forekommer mig, at et saadant Tilbageskridt burde ikke ske ved en Omordning og Forbedring af Jernbaneforholdene i en stor Stad, som København—Frederiksberg er. Jeg vil føje min anbefaling til, at man søger at imødekomme de naturlige Ønsker, som Frederiksberg maa have om at bevare i saa stort Omfang og saa fuldstændigt som muligt de Fordele, den før har haft af sin Station.

Jeg vil gøre et Par Bemærkninger om et Par andre Spørgsmaal, der har været fremme fra forskellige Sider. Det ene er Spørgsmaalet om den paatænkte elektriske Bane mellem Aarhus og Randers. Ogsaa der finder jeg, at Staten ikke bør besvære Anlægget af en saadan Bane. Jeg er sikker paa, at dersom Banen til Langaa tilhørte private og var en privat Forretning, vilde Staten finde det fuldstændig utilbørligt, at der blev givet en saadan privat Forretning et Monopol, som kunde forhindre, at der maaske opstod en Konkurrent ved Siden af. Man plejer at betragte det som en af Betingelserne for, at der sker Fremskridt i det praktiske Liv, at der ikke oprettes Monopoler. Men her er Forholdet det, at den Konkurrent, den elektriske Bane her vil have, ikke er private, men Staten selv. Staten er Monopolhaver og kan altsaa ved at benytte dette Monopol forhindre, at den elektriske Bane opstaar parallelt med Banen Aarhus—Langaa—Randers. Her vil Staten gøre et Skridt, som hindrer, at der her i Landet bliver begyndt med et saadant Fremskridt, som de fleste af os dog antager, at elektrisk Jernbanedrift er. Naar Staten ikke selv vil gaa i Spidsen og indføre denne nye Drift, forekommer det mig urigtigt, at den benytter sin Monopolstilling til at hindre andre i at gøre det. Jeg synes, det er urigtigt i al Almindelighed og i øvrigt ogsaa overfor de Egne, denne Bane skulde gaa igennem. Da der oven i Købet ikke fordres Statsbidrag til Banen, forekommer det mig, at Benyttelsen af Monopolet bliver dobbelt, ja, tredobbelt urimelig. Jeg vil derfor meget henstille, at man stiller sig imødekommende overfor denne Bane og altsaa ikke stiller en saadan Fordring, som at Banen, naar den kommer, ikke maa benytte sin Beliggenhed til at føre gennemgaaende Vognladningsgoods mellem sine to Endestationer, men skal tvinges til at overlade den Slags Trafik til Statsbanen,