

Tingets Børb. Nu kom jo saa den uventede, pludselige og noget overraskende Bending, at de af Tinget nedsatte temmelig talrige Jærnbaneudvalg paa en Gang slog sig sammen om den Tanke, at der nu skulde afholdes et større Jærnbaneløstak, om jeg saa maa sige. Det førte jo til, at 12 delegerede altsaa indbød Jærnbaner i større Omfang — som vi jo se allerede 15 i Lovforslaget og af de foreliggende Vædringsforslag se vi, at der er et ikke ubetydeligt Antal Baner til, som nok kunde have Vægt til at modtage Indbydelsen til at komme med til dette Løstak. Det er da ogsaa naturligt, at den Bane, som særlig interesserer mig og den Kred, hvis Repræsentant jeg er, ikke modstod eller aflag Indbydelsen til at gaa med til denne Fæstlighed. Jeg haaber, at hvad jeg her har anført maa tjene til Undskyldning for, at Banen ikke har været til en ordinær 1ste Behandling her i Tinget, og at dette ikke maa være til Hinder for, at Forslagene møde den Velvillie, baade hos det høje Ting og Ministeren, som disse private Jærnbaneløstak jo ellers altid kunne glæde sig ved. Endnu kan jeg dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at det egentlig forekommer mig, at det er en formel Indvending, der saaledes gøres mod Forslagene, thi jeg har under de ikke saa ganske saa Førstebehandlinger, vi have haft af indbragte private Jærnbaneløstak, just egentlig ikke faaet det Indtryk, at det er med ganske overordentlig Interesse, at det høje Ting følger Forhandlingen om disse forskellige Lovforslag; Interessen synes i alt Fald at være begrænset til den eller de nævnte Kredse, for hvilke Forslagene have særlig Interesse. Efter disse Bemærkninger kunde jeg ønske at gaa over til at omtale de to nævnte foreliggende Banelinier, altsaa Forslaget om at føre en Bane fra Hammel direkte til Aarhus Syd om Brabrand Sø og Forslaget om at føre en Bane fra Hammel til Brabrand Station. Jeg beklager, at der ikke foreligger for os et Kort, som viser den sidste Linie, men jeg har ved Forhandling med det ærede Medlem for Skanderborg Amts 2den Valgkreds (Wriyel Jensen) faaet Visshed for, at jeg er nogenlunde rigtig underrettet i Henseende til Lokaliteterne. Det viser sig da, at paa omtrent de to første Mil følges Banerne ad, der er ingen Forskel. Derefter er det altsaa, at de stilles, og den ene fører Nord for Silkeborg Chaussee, den anden derimod Syd om Chausseen, Syd om Brabrand Sø direkte til Aarhus. Det er allerede fremhævet af det ærede Medlem for Dønsø Amts 6te Valgkreds (Søjmark) at sammen-

ligner man nu de to Oplande, som disse to forskellige Linier betjene, saa viser det sig, at den sydlige Linies Opland turde være nok saa frugtbar maasse og nok saa stærkt befolket som den nordlige Linies. Det skal jeg imidlertid erkende, er en Omstændighed, som jeg i og for sig tillægger mindre Vægt og Betydning, om end ganske vist maasse nogen. Den egentlige Hovedindvending, som er fremsført mod den sydlige Linie, denne Linies Kostbarhed, det betydelige større Beløb, der vil medgaa til dens Anlæg, altsaa Linies Rentabilitet, skal jeg nærmere komme ind paa senere. Et Par andre Smaa-indvendinger kan jeg ogsaa tænke mig, der kunde gøres. Man kunde nemlig sige: det er unaturligt, at man her i Aarhus skulde have en ny tredje Station foruden de to, man allerede har; det kunde medføre Ulemper for Følk som f. Eks. handlende og Forretningsfølk, der have noget at bestille paa de forskellige Stationer, naar de saaledes skulle jøge deres Forretninger ekspedere snart paa den ene Station, snart paa den anden eller tredje. Det er imidlertid saaledes, at kan dette have nogen Ulempe, kan det paa den anden Side have en Fordel, idet de blive saa meget hurtigere ekspederede og betjente, naar Forretningen saaledes foredeles paa flere Stationer, end naar det altsammen skal samles paa et eller to Steber, hvor Afgangen følgelig er vanskeligere. Dernæst ligger den Indvending lige for Haanden, at Passagerer, som komme med den ene Bane og ville videre med den anden, maa befordre sig selv fra den ene Station til den anden. Ja, det er ganske vist; men dette har, forekommer det mig, heller ikke overdrevent stort at betyde. Jeg antager nemlig, man vil komme saa vidt derovre — om ikke straks saa ad Aare — at man faar en Sporvejsforbindelse ogsaa fra den ny Station til Hovedstationen eller indtil Byens Midtpunkt og derigennem ud til den anden Station. Endelig vil Stationen komme til at ligge i noget større Afstand fra Havnepladsen, end den vilde komme til, naar Trafikken over Brabrand førtes ind til Hovedstationen. Men saa har til Gengæld Banen til Brabrand — den nordlige Linie — betydelige Ulemper frem for den anden Bane. Saaledes navnlig dette, at Passagerer, naar de komme til Brabrand, skulle stige ud, skulle løse ny Billetter, skulle have et Ophold, kortere eller længere, paa Brabrand Station for at blive befordrede videre med Statsbanen til Hammel, hvilket er en betydelig Gene. Det samme gælder om Godset, der skal ekspederes om igen. Naar man ved at spare Anlægget af den sidste Mil,