

Og jeg vil dernæst tillade mig at gøre et Par Bemærkninger til det Foredrag, vi nu hørte fra det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) om Hou—Refsnæs Routen. Jeg kan i det hele og store slutte mig til hans Udtalelser. Jeg tror ikke, der er nogen mere naturlig Forbindelse fra det nordlige Jylland til København end den. Der er ingen Mening i, at vi Nordjyder skulle trækkes ned til Fredericia, over 2 Bælter og Fyn for at komme til Sjælland. Den naturligste Forbindelse er absolut Kalundborg—Aarhus eller Hou—Refsnæs. Jeg har ikke noget imod, at det bliver Kalundborg—Aarhus, men Kalundborg Fjord er jo undertiden stoppet med Is, og Aarhus-Bugten kan ogsaa være helt stoppet med Drivis, hvorimod Refsnæs og Hou næsten altid ere isfri.

Jeg mener, som alt sagt, at Kommissionen har klaret sin Opgave smukt og godt; men paa et enkelt Punkt har den dog skuffet mig og det ikke saa lidt, nemlig med Hensyn til elektrisk Drift. Kommissionen har jo med Hensyn til Trækraft udelukkende eller saa godt som udelukkende holdt sig til det gammelkendte, Damplokomotivet. Man er stadig gaaet ud fra den almindelige Regel med 2—3 Tog daglig i hver Retning. Man ser af Betænkningen, at den elektriske Drift ogsaa har været paa Tale i Kommissionen og der er bleven drøftet. Men man ser ogsaa, at Kommissionen som Helhed har staaet ret køligt og reserveret overfor Spørgsmaalet om elektrisk Banedrift; man faar nærmest det Indtryk, at den ikke har megen Tro dertil. I dette Forslag er foreslaaet to elektriske Baner, en mellem Randers og Aarhus og den saakaldte Kaløvigbane. Disse vil jeg give min varmeste anbefaling, men samtidig vil jeg bede Udvalget og Trafikministeren om ikke at blive staaende derved.

Til Kommissionen har der været indgivet adskillige Andragender fra Beboerne hist og her om Tilladelse til at anlægge og drive elektriske Baner. Saaledes om en elektrisk Bane fra Randers til Viborg. Denne tænktes at skulle gaa fra Randers til et Punkt mod Vest i Nørreaadalen, hvorfra den skulde dele sig i to Linier, en sydlig og en nordlig, for igen at forene sig og fortsætte ad Viborg til. Det er nødvendigt, at den deler sig saaledes i to Linier, for at komme i Berøring med de store Landsbyer, som ligge paa begge Sider af den store og brede Nørreadal. Ligeledes er der indgivet Andragende om en elektrisk Bane fra et Punkt paa den

projekterede Randers—Viborg Bane og saa over Rødkærbro, Kellerup til Silkeborg. Kommissionen har imidlertid ikke anbefalet disse Projekter, og Trafikministeren har heller ikke taget dem med. Jeg vil imidlertid paa det varmeste anbefale dem, idet jeg skal gøre opmærksom paa, at disse Baner ville gaa netop gennem jernbanetomme Egne, der have Krav paa at komme i Betragtning ved Anlæg af ny Baner. Desuden forlanges der til disse Baner ikke en Øre i Statstilskud, man ønsker kun Tiladelse til, naar Betingelserne vise sig at være gunstige, at anlægge og drive saadanne Baner, og man skulde synes, det var et billigt Forlangende.

Jeg skal i Tilknytning til, hvad der er udtalt af det ærede Medlem for Mariager (Moestrup) og det ærede Medlem for Løvel (Anders Nielsen) bemærke, at jeg tror, at det Projekt, de to ærede Medlemmer havde fremme, netop vilde kunne løses tilfredsstillende gennem en elektrisk Bane fra Randers til Viborg. Den nordligste af de projekterede Linier vil komme til at gaa over Byerne Hammershøj, Kvorning og Ørum, og intet vilde dog være naturligere, end at Banen fra Mariager enten over Onsild eller Faarup fik Forbindelse enten i Hammershøj eller Kvorning. Det ærede Medlem for Viborg er kendt med Forholdene og ved, det vilde være en Løsning, der i enhver Henseende vilde tilfredsstille Befolkningen i denne Egn. I det hele føler jeg mig overbevist om, at Fremtiden tilhører elektrisk Drift, og jeg er overbevist om, at om 10 Aar vil det neppe falde nogen ind i Danmark at bygge private, lokale Baner som Dampbaner, og jeg tror, Erfaringen skal vise, jeg faar Ret.

Jeg skal nu gaa over til at omtale elektrisk Drift lidt nærmere. Undersøger man historisk, hvorledes Anvendelsen af Elektricitet som Drivkraft har udviklet sig, vil man se, at det slet ikke er noget nyt, men tværtimod ret gammelt. Paa dette som paa saa mange andre Omraader er det Amerika, der har været i Spidsen. Det første Forsøg paa at drive Vogne frem ved elektrisk Drift blev foretaget i Amerika af en Smed ved Navn Thomas *Radford* allerede i Aaret 1835. Siden da er der foretaget en Mængde Forsøg i denne Retning, men selv om de ikke kunne siges at være mislykkede — og det have de ikke været, idet det stadig har vist sig, at det var muligt —, saa har der dog stadig klæbet saa mange Mangler og Ufuldkommenheder derved, at Spørgsmaalet i Virkelig-