

bringe om ikke et lige saa billigt, saa dog i alt Fald et mere fordelagtigt Resultat ved en hel ny dobbeltsporet Bane fra Aarhus til Randers. Her har det Hammerich'ske Forslag samtidig med en Styrke tillige en Svagthed, derved at de Forundersøgelser, som skal fastslaa, hvorledes denne Opgave skal løses, ikke forelaa. Vi er netop her inde paa det, jeg synes er Nødhjælpsprincippet, Manglen paa Overblik, idet man ikke først, inden man skal løse den store Opgave at ordne Banegaardsforholdene i Aarhus, klarer sig, hvad det er for en Helhed, Opgaven skal passes ind i. Derfor var Hammerich nødt til selv at tænke sig, hvorledes denne Helhed skulde tilvejebringes. Foruden at anlægge Dobbeltspor over Langaa frembyder der sig flere andre Muligheder, som jeg skal nævne. Det var hele Tiden Hammerichs Grundprincip at omdanne Aarhus til en Gennemkørselsstation og undgaa det i mange Henseender uheldige, tidsspildende og kostbare Rebroussementssystem, og naar man tænker paa dette, frembyder det sig som en ganske naturlig Løsning, at Banen fra den nuværende Hovedbanegaard ved Ryesgade føres norden ud af den østlige Side af Byen langs Stranden, men naar man derfra skal op imod Nord, frembyder Terrænet ret betydelige Vanskeligheder, om end Terrænet i Sammenligning med Bjerglande er ret medgørligt, idet der nemlig tæt nord for Byen er flere høje og flade Bakkedrag, navnlig Bakkedragene omkring Lisbjerg, der hæver sig 200—250 Fod over Havfladen, og der er ret betydelige Vanskeligheder for at naa op. Disse Vanskeligheder søger man fra teknisk Side at overvinde paa forskellige Maader, enten ved meget betydelige Jordarbejder eller ved at lade Banen gøre en Omvej. Det er meget ofte, at man ved at lade Banen gøre en Omvej kan spare i Jordarbejdet, saa at den længere Linie derved bliver billigere end den kortere (jeg gaar ud fra, at man vil sikre sig, at Stigningen ikke bliver stærkere end paa de andre Banestrækninger). Det er den sidste Vej, Hammerich har brugt ved den meget omtalte Linie til Kvottrup. Naar den ærede Ordfører i Betænkningen en passant nævner den uheldige Kvottruplinie, ligger det netop i, at den ærede Ordfører ikke synes at kende til, hvorledes man løser saadanne tekniske Banebygningssspørgsmaal, det er nemlig en ganske almindelig Metode, at man gaar udenom for ikke at faa Stigningen for stærk og Jordarbejdet for stort. Hvis man gaar vesten om Lisbjerg Højdedrag, naar man saa nær ind til Stambanen, at det kun er en ganske lille Forlængelse at

lade Linien gaa lige til Stambanen, og derved faar man Forbindelse med den i Kvottrup. Dette passer udmærket godt ind i den ene af de Løsninger, man kunde tænke sig for en ny Bane til Randers, idet man fra Kvottrup kan lade Linien gaa mod Nordøst til Spørring og saa omtrent følge den nuværende Landevej mellem Aarhus og Randers og komme sønden fra ind til Randers og lade den gaa vester ud, hvorved man slipper for Rebroussement i Randers, idet Randers bliver Gennemkørselsstation. Endskønt det tilsyneladende er en ret lang Omvej, Kvottrupbanen gør, er den dog ikke større, end at hele Linien fra Aarhus til Randers ad den Vej bliver 47,4 km, det vil sige 11 km kortere end den nuværende Linie over Langaa. Der er ogsaa en tredie Vej, der frembyder sig som ret naturlig, nemlig at lade Banen det første Stykke følge med, hvad jeg vil kalde Djurslandsbanen (Banen til Ryomgaard og Grenaa), indtil henimod den første Station, Lystrup, og derfra gaa lige imod Nord over Todbjerg, indtil den gaar ned i Gudenaadalen, den kommer saa østen ind i Randers og kører vester ud af Randers. Ogsaa paa den Maade faar man Randers omdannet til en Gennemkørselsstation. Denne Bane bliver 46 km lang, altsaa 12½ km kortere end den nuværende Bane over Langaa til Randers. Disse Løsninger er ganske vist noget dyrere end at bygge et Dobbeltspor paa den nuværende Bane, men til Gengæld vil de sætte et betydeligt, frugtbart og stærkt befolket Op-land i Forbindelse med Stambanen, hvad der sikkert meget snart vil mere end godtgøre de forøgede Udgifter. Jeg har ikke faaet nogen fuldstændig bestemt Forklaring af Etatsraad Hammerich selv med Hensyn til, hvorfor han af disse alternative Forslag har valgt Linien fra Aarhus—Risskov Station, nord om Aarhus og sønden om Lisbjerg-Plateauet til Kvottrup, men af Udtalelser og af Forhandlingen i Folketinget staaer det for mig saaledes, at Grunden er den, at der ved denne Plan i alt Fald foreløbig kunde skaffes en Helhed uden overordentlig store Udgifter, hvortil kommer, at selv om denne Linie ikke skulde komme til at indgaa i den fremtidige Forbindelse over Randers, vilde den altid have Betydning for Forbindelsen med Viborg, naar Trafikken i Fremtiden udvikler sig stærkt ad den Vej.

Der var en Vanskelighed for Etatsraad Hammerich, nemlig den, at den Helhed, det skulde passes ind i, ikke forelaa. Etatsraads Hammerichs Plan til Ordningen af Banegaardsforholdene i Aarhus er kortelig følgende: Medens den nuværende Bane