

net. Naar man skal se teknisk stort paa en Sag, forstaar jeg derved, at man først og fremmest søger at skaffe sig Overblik over Helheden og dernæst løser Enkeltheden saaledes, at den passer ind som Led i Helheden, selv om Løsningen af Helheden ikke fremtvinger sig lige straks; men den Dag, denne Løsning skal komme, bør man have udført det enkelte Led saaledes, at det kan træde ind som et harmonisk Led i en praktisk og rationel Helhed. Den ærede Ordfører (Jensen-Grimsbjerg) betonedede ogsaa, at det var en vanskelig Sag. Men det staar netop i høj Grad i Forbindelse med, at den er et Led af en større Helhed, og at man ikke tilstrækkeligt har fæstet Opmærksomheden paa at faa den til at ligge saaledes; og en stor Del af den Uenighed, der har været i Folketinget om Sagen, synes mig i alt Fald netop at komme deraf, at man ikke har haft tilstrækkelig klart Blik for, at der var en Helhed, som den skulde passes ind i.

I Modsætning til dette, hvad jeg kunde kalde Overbliksprincippet, møder vi desværre saa ofte det modsatte Princip, det, man kunde kalde Nødhjælpsprincippet, for ikke at sige Skoffikkerprincippet, det Synspunkt, at man lader Tingene gaa saa længe som muligt, at man skyder Udgifterne til Side det længst mulige, at man sætter en Lap paa hist og en Lap paa her; og naar det saa ikke kan gaa længere med dette Nødhjælpsprincip, saa man ender i en Tilstand, hvor det bliver absolut nødvendigt at slaa et stort Slag og komme her med Forslag om grumme store Bevillinger, saa viser det sig ofte, at en stor Del af det, man har gennemført stykvis og forsigtigt og uden Overblik, er spildt, saa at den hele samlede Udgift bliver langt, langt større. Jeg retter ikke nogen Beskyldning mod nogen som helst, det er kun selve Princippet, jeg gerne vil søge at bidrage til at faa stillet klart frem.

Det Forslag, jeg skal have den Ære at anbefale paa Mindretallets Vegne, skyldes, som alle véd, den Mand, som indbragte det i Folketinget, den daværende Folketingsmand for Københavns 6te Kreds, den desværre altfor tidligt bortkaldte Etatsraad Hammerich, som saa ofte har ydet værdifulde Tilskud til Løsning af store tekniske Problemer, der har stillet sig for vort Land i de senere Aartier. Men jeg maa i denne Forbindelse ogsaa nævne, at Etatsraad Hammerich har haft en dygtig og flittig Medarbejder og Medhjælper i Ingeniør Marstrand, som efter Etatsraad Hammerichs Død ogsaa her har bistaaet vort Mindretal med Udarbejdelse af Beregninger,

som Udvalgets Mindretal selv ikke vilde have været i Stand til at føre igennem uden teknisk Bistand af denne Værdi.

Naar jeg nu skal karakterisere dette Forslag saa kort som muligt, vil jeg først og fremmest betone, at det netop hviler paa Overbliksprincippet; det gaar ud fra, at man skal søge Overblik over den Helhed, der skal løses. Og saa rejser der sig straks det Spørgsmaal: Hvorledes bliver den fremtidige Forbindelse mellem Aarhus og Randers? Det er noget, der allerede nu ligger i Luften, og som alle er klare paa, at man ikke kan faa det østjydske Jernbanenet i Orden, før man har et Dobbeltspor fra Aarhus til Randers. Det er noget, som vil fremtvinges alene af den normale hjemlige Trafiks Udvikling, men som endnu mere vil blive paatrængende og absolut uafviseligt, naar — jeg behøver ikke at sige *hvis*, men *naar* man skal skride til Løsningen af de store Krav, der kommer fra anden Side, ganske særligt om en Forbindelse mellem Sydnorge og Nordjylland, og dertil slutter sig ogsaa en forøget Udvikling af Forbindelsen mellem Frederikshavn og Gøteborg. Naar disse Spørgsmaal kommer frem, maa en brugbar praktisk dobbeltsporet Forbindelse have til Stede mellem Aarhus og Randers. Naar vi nu fæster Blikket paa denne Fremtidsordning, ligger det nær at tilvejebringe denne Forbindelse ved at bygge et nyt Spor paa den Jernbane, som allerede bestaar imellem Aarhus og Randers. Det havde været min Tanke at paavise disse Ting paa et Kort, men jeg beklager, at den højtærede Formand ikke har fundet det rigtigt, at der blev foretaget en saadan Demonstration her i Tinget. Kortet hænger udenfor, og ærede Medlemmer, som kunde ønske nærmere Oplysninger, skal jeg give saadanne, hvis de ikke maatte finde Forholdene tilstrækkeligt klargjort ved min Udvikling. Vil man bygge Dobbeltspor paa Strækningen over Langaa, er der den Ulempe, at denne Bane har en overmaade stor Længde, i Stedet for at gaa Nord paa gaar den mod Sydvest ud af Aarhus og gør store Bugter, og hele Vejen til Randers er 58½ km.

Dertil kommer, at Banelinien allerede nu er stærkt bebygget, Stationsbyerne, som har rejst sig der, ligger tæt ind paa Baneligemet, og Grundene omkring Stationerne er blevet saa meget fordyrede, at det vil blive ganske overordentlig kostbart at ekspropriere Jord for at føre Dobbeltsporet igennem. Man har derfor fæstet Opmærksomheden ved Muligheden af at tilveje-