

ønskeligt og muligt, at stille Forslag om en hurtigere Gennemførelse.

De Strækninger, som det i Henhold til foranstaaende anses nødvendigt at forsyne med yderligere Spor, er angivne nedenfor, og Udgifterne ved Spor anlægene er anslaaede til de vedføjede Beløb, nemlig:

I Jylland:		Kr.
2. Spor	Daugaard—Hasselager	6 310 000
- —	Lunderskov—Esbjerg .	5 620 000
- —	Aarhus—Laurberg....	4 300 000
- —	Langaa—Randers . . . .	1 700 000
- —	Randers—Aalborg . . . .	8 100 000
- —	Esbjerg—Skern . . . . .	5 650 000
Ialt...		<u>31 680 000.</u>

Paa Sjælland:		Kr.
2. Spor	Rungsted—Snekkersten	1 680 000
3.og4.—	Vigerslev—Roskilde...	3 260 000
2. —	Næstved—Masned Sund	3 020 000
3.og4.—	Hellerup — Klampenborg . . . . .	3 960 000
2. —	Holte—Hillerød . . . . .	1 750 000
Ialt...		<u>13 670 000.</u>

For Sjællands Vedkommende maa det dog bemærkes, at det er forudsat, at den ny Bane fra Næstved til Ringsted i Overensstemmelse med et derom nylig fremsat Lovforslag bygges dobbeltsporet.

De for Anlægene angivne Anlægssummer er udregnede kalkulatorisk paa Grundlag af de i Sommeren 1914 gældende Priser.

Medens de nye Spor paa Strækningerne Esbjerg—Skern og Holte—Hillerød er forudsat byggede med 37 kg Skinner med største Svelleantal og lagte i Stenballast, er alle de øvrige ny Spor tænkt udførte med Statsbanernes sværeste Overbygning, 45 kg Skinner i Stenballast; offentlige Overkørsler er i vid Udstrækning forudsat afløste af Vejbroer over eller Tunneler under Banen. I Overslagene er endvidere indbefattet de nødvendige Forandringer ved Holdepladser og mindre Stationer, medens de ogsaa af andre Grunde paakrævede Udvidelser af større Stationer ikke er medtagne. I Anlægssummerne for 3. og 4. Spor Hellerup—Klampenborg indgaar dog et Beløb til Udvidelse af de tre Stationer Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg, hvorhos der ligeledes heri er medtaget Udgiften, ca. 90.000 Kr., ved Tilvejebringelse af et nyt Ekspeditionssted (Billetsalgssted) ved Hyldegaardsvej imellem Charlottenlund og Klampenborg, hvorom Andragende gentagne Gange har været fremsat.

Hvad særligt angaar Spørgsmaalet om

Forbindelsen mellem Aarhus og Randers, har det været Genstand for nøje Undersøgelser, hvorvidt man burde forbedre denne ved Tilvejebringelse af en ny dobbeltsporet Bane Aarhus—Randers omtrent i den Linie, hvori den elektriske Bane mellem disse Stationer var projekteret, hvorved Rebroussementet i Aarhus og Randers kunde undgaas. Medens Rebroussementet i Aarhus ikke bevirker noget Tidstab, da Skiftning af Maskine dog maa ske et Sted mellem Fredericia og Aalborg og naturligst maa henlægges til Aarhus, vilde derimod en Fjernelse af Rebroussementet i Randers betyde en Tidsbesparelse, og dette i Forbindelse med, at Kørslen ad den direkte Linie Aarhus—Randers (ca. 44,4 km) kunde blive ca. 14 km kortere end ad den bestaaende Linie over Langaa (58,5 km), vilde kunne medføre en Tidsbesparelse paa 10—20 Minutter for Eksprestogenes Vedkommende og op til ca. 30 Minutter for enkelte andre Tog, der har et længere Ophold i Langaa. Anlægget af et nyt 2. Spor ad den bestaaende Linie paa Strækningen Aarhus—Randers med tilhørende Udvidelse af Stationerne vil imidlertid kunne gennemføres for ca. 6 Millioner Kr., medens Anlægget af den direkte Linie Aarhus—Randers, inklusive den nødvendige Højbane gennem Aarhus og Anlæg af 8 nye Ekspeditionssteder, antagelig vil medføre en Udgift af ca. 11 Millioner Kr., hvorhos en saadan direkte Jernbane, grundet paa det forholdsvis høje Terræn, hvorigennem den maa føres, vil faa daarligere Stigningsforhold end den bestaaende Bane.

Paa den bestaaende Linie løber for Tiden daglig 15 Tog i hver Retning, og til Bestridelse af den lokale Trafik maatte man bibeholde 8 i hver Retning, medens den ny Bane maatte have 12 Tog daglig i hver Retning, saaledes at der paa de to Linier tilsammen maatte løbe 20, altsaa 5 Tog mere i hver Retning daglig end nu. De forøgede Driftsudgifter i denne Anledning kan anslaaes til 240 000 Kr. aarlig, og med 4 pCt. Forrentning og 1 pCt. Amortisation af den forøgede Anlægskapital, ialt 250 000 Kr., vilde den aarlige Merudgift altsaa ialt andrage ca. 490 000 Kr. Efter de foreliggende Oplysninger om Oplandet vil man efter almindelig Erfaring ikke kunne regne med mere end højst ca. 300 000 Kr. Merindtægt ved den ny Bane, saaledes at Anlægget af denne driftsmæssigt set er ret uøkonomisk.

I Henhold til foranstaaende er man derfor blevet staaende ved som den mest