

banelinien i den Anledning forlænges. Det maa i Almindelighed anses for billigst i Driften ligesom mest tidsbesparende at føre Jernbanevognene saa langt som muligt paa Land og saa kort som muligt til Sø. Mindretallet henviser i saa Henseende til den ikke ringe Fordel, som det vilde være, om Dampfærgen ved Nyborg i Stedet for at ligge i Bunden af Nyborg Fjord var bygget omtrent ved Knudshoved, og dog drejer det sig her om en langt mindre Forskel i Vejlængde. Dertil kommer Ulemperne ved under en virkelig Periode af kolde Vintre, som vi tidligere har haft, og som sikkert vil komme igen, at skulle føre Dampfærgerne ned til Bunden af en 2 Mile dyb, smal Fjord.

Valget af Færgernes Plads ved Aarhus vil afhænge af Afgørelsen med Hensyn til Jernbaneforbindelserne i og ved denne By eller af den større eller mindre Interesse, der maatte knyttes til at holde Vejen aaben for Gennemførelsen af den Hammerich'ske Plan, for saa vidt da denne ikke vedtages allerede nu.

*Ny dobbeltsporet Bane mellem Aarhus og Randers.* Det er en Række Formaal af noget forskellig Natur, som Forslaget om denne Bane tilstræber at naa. Disse Formaal vil kortelig kunne udtrykkes saaledes:

1. Bedre Drift og Tidsbesparelse ved at omdanne Randers til Gennemkørselsstation.
2. Det tilsvarende for Aarhus' Vedkommende.
3. Afkortning af Vejlængden Aarhus—Randers.
4. Forbedret Lokaltrafik for Egnen mellem Aarhus og Randers.

Af disse tager de 3 første Sigte paa at forbedre Hovedruten; det er altsaa i egentlig Forstand Statsbaneopgaver, medens det fjerde Formaal er af rent lokal Natur. En Sammenkobling af saa forskellige Opgaver fører til alt for kostbare Udgifter, og ikke mindst fordyres Statsbaneanlægene derved langt mere, end Forbedringen af disse Anlæg kræver.

I første Linie beror dette paa, at Om-

dannelsen af Aarhus Station til Gennemkørselsstation ved Hjælp af en Højbane langs Aarhus Havn er en meget kostbar Foranstaltning, som ikke byder den gennemgaaende Trafik tilstrækkelige Fordele. Efter Statsbanernes Erklæring vil der nemlig ikke herved opnaas nogen Tidsbesparelse under Togenes Ophold paa Aarhus Station, fordi der alligevel her maa skiftes Lokomotiv. Heller ikke vil Besparelsen i Vejlængde betyde ret meget; den store Vejforlængelse paa den nuværende Linie skriver sig fra Omvejen ad Langaa.

Hvad dernæst angaar den sydlige Del af den foreslaaede nye Bane Aarhus—Randers, saa maa ogsaa denne betegnes som en Luksus, da den løber tæt ved 2 bestaaende Baner. Linien som Helhed medfører, at Togene paa Strækningen Aarhus—Randers maa løftes ikke lidt højere, end det nu er Tilfældet.

Ved i Stedet for den foreslaaede Bane at lægge en ny dobbeltsporet Bane fra Hadsten over Strømmen til Randers vil man opnaa:

1) De utvivlsomme Fordele i Retning af bedre Drift og Tidsbesparelse, som er Følgen af, at Randers bliver Gennemkørselsstation.

2) Det væsentligste af den Besparelse i Vejlængde, som overhovedet kan naas.

Den nuværende Forbindelse Aarhus—Langaa—Randers er nemlig 58,5 km, den foreslaaede nye Banelinie Aarhus—Randers 45 km og Linien Aarhus—Hadsten—Randers 47,4 km.

Det foreslaaede Anlæg af en ny Statsbane Aarhus—Randers i Forbindelse med Gennemkørselsanlægget i Aarhus (Højbanen) kan under ingen Omstændigheder ventes hurtigt udført, dertil er Udgifterne alt for store. Derimod tillader Mindretallets Forslag en stykkevis Gennemførelse, der er finansielt lettere overkommelig; en forholdsvis hurtig Bygning af Linien Hadsten—Randers vil kunne bringe snarlige Fordele for den gennemgaaende Trafik og endda i nogen Grad tilfredsstillende lokal Trafikinteresser. Vedtager man derimod den hele store Plan, vil der sikkert i bed-