

min Mening med de betydelige Bekostninger, som Flertallet foreslaar paa Jyllandssiden, og da ganske særlig saaledes som dets Forslag her foreligger sammenknyttet med Planen om en ny dobbeltsporet Bane mellem Aarhus og Randers. Hvis ærede Medlemmer vil se paa Kortet, vil de se, at denne nye Bane gaar i en Afstand fra den bestaaende Statsbane, der paa den allerstørste Strækning veksler mellem mindre end en halv Mil og en Mils Vej; paa hele Strækningen fra Aarhus til Hadsten er der ikke større Distancer fra den nye Bane til Statsbanen. Det maa jo siges at være overordentlig flot at have to Statsbaner, en enkeltsporet og en dobbeltsporet, i saa ringe Afstand fra hinanden, navnlig hvis det væsentligst er Hensynet til Lokaltrafikken, som skal begrunde dette kostbare Nyanlæg. Og i Virkeligheden er det egentlig kun dette Hensyn, der bærer Planen igennem i dette kostbare Omfang, thi det øvrige, man ønsker at opnaa, nemlig at afkorte Ruten og vinde noget af den Tid, der nu spildes paa Rebroussementsstationerne i Aarhus og Randers, vilde man opnaa alene ved at lægge en ny Bane fra Hadsten til Randers. Derved vilde Randers forvandles til en Gennemkørselsstation, og man vilde undgaa det Tidstab, man nu har i Randers. Endvidere vilde man afkorte hele Jernbanestrækningen med ca. 11 km, og hele Afstanden mellem en Jernbanelinie, der følger den nuværende fra Aarhus til Hadsten og fortsætter derfra over Strømmen til Randers paa den ene Side og den foreslaaede dobbeltsporede Bane Aarhus—Randers paa den anden Side, er kun ca. 2 km. Men overfor disse 2 km staar det Faktum, at den foreslaaede dobbeltsporede Bane Aarhus—Randers skal løftes ikke saa lidt højere, saa at hvad man derved taber for Togene, vil fuldt modvirke den lille Forskel i Vejtlængde, som de 2 km betegner. Det ærede første Mindretal har jo endogsaa ønsket, at denne Forbindelse skulde gaa forud for alt andet. Heldigvis er Flertallet i Udvalget enigt om, at hvad der i første Linie trænger til at ordnes og gennemføres, er det store Antal Dobbeltsporforbindelser. Udvalgets Flertal ønsker ganske vist ogsaa de to store Anlæg, Kalundborg-Ruten i Forbindelse med Dobbeltspor samt Storstrømsbroen, fremmet parallelt, men det kræver dog ikke, at selve den nye dobbeltsporede Bane, med hvad dertil hører, skal komme i allerførste Linie.

Hvis man vil undersøge, hvilke Beløb

det her drejer sig om, vil man se, at med den samme procentuelle Forhøjelse, jeg har regnet med, af 50 pCt., vil man for Ruten Kalundborg—Aarhus med Anskaffelse af Færger og med den nye dobbeltsporede Bane komme op paa en Sum, der ligger over 30 Millioner. Det er altsaa meget kostbare Foranstaltninger, her er Tale om, og ved at koble dem sammen, som sket er, naar der skal bygges en Højbane i Aarhus og en dobbeltsporet Bane fra Aarhus til Randers, vil der sikkert ske saadanne Udsættelser af en Række af disse Anlæg, at det overhovedet vil være meget længe, inden man ser dem. Det, der i saa Henseende er det afgørende, er, at en dobbeltsporet Bane fra Aarhus til Randers kræver, at Aarhus Station forvandles til en Gennemkørselsstation, men efter alt hvad der foreligger fra Statsbanernes Side, vil denne Forvandling egentlig ikke bringe nogen som helst Fordel uden netop at muliggøre en dobbeltsporet direkte Forbindelse, som ikke bliver mere end 2 Kilometer kortere, end hvis Banen føres over Hadsten til Randers. Statsbanerne forklarer dette derved, at da Aarhus er en Lokomotivstation og der altid skal skiftes Maskine i Aarhus, saa at Maskinen alligevel skal føres fra den ene Ende af Toget til den anden, vil der ikke ved Opholdene paa Aarhus Station under normale Forhold spares noget ved Stationens Omdannelse fra Rebroussementsstation til Gennemkørselsstation. Jeg har stillet et Ændringsforslag, hvorefter Opgaven søges løst ved en Deling af den, saaledes at man først i Forbindelse med Lægningen af et Dobbeltspor mellem Aarhus og Laurberg bygger en Bane fra Hadsten over Strømmen til Randers. Dette medfører en langt mindre Udgift, og det afskærer i og for sig ikke, at man paa et senere Tidspunkt gaar til at omdanne Aarhus Station til Gennemkørselsstation. Men jeg ser egentlig ikke nogen Anledning til at anbefale dette. Det er en kostbar Foranstaltning, en Foranstaltning, som ikke trafikmæssigt bringer nogen som helst Fordel af Betydning, og jeg for mit Vedkommende tror ikke, at dette Anlæg vil være nogen Gevinst for Aarhus By. Jeg sværmer ganske vist for store Ingeniørarbejder, naar de vel at mærke er nyttige og anbringes, hvor de bør være, men alene for at have den Fornøjelse at se et stort Ingeniørarbejde kunde jeg ikke ønske at se Aarhus Havn og By blokeret ved dette Anlæg. Jeg forstaar meget vel den Tanke,