

Rigsdagens Stilling. Det afgørende for Rigsdagens Stilling er jo de store Principper, de almindelige Betragtninger. Ogsaa vi har haft nogle Betænkkeligheder ved et saadant Lovforslag, som kræver adskillige Millioner. Det gøres gældende, at det er meget dyrere end den Maade, man kunde hjælpe sig paa ved blot at bygge et Dobbeltspor paa den nuværende Bane, men efter vor Opfattelse er den Fremstilling af Prisforholdene mellem de to Maader at løse Opgaven paa ikke helt udtømmende, snarest noget misvisende. Der er mange Grunde til at tro, at Forsyningen af den nuværende Aarhus—Langaa-Bane med Dobbeltspor vil blive noget dyrere, end det tilsyneladende ser ud til, navnlig paa Grund af de store Vanskeligheder ved Stationernes Udvidelse ved de store bebyggede Stationsbyer og for Resten ogsaa paa Grund af andre Forhold. Paa den anden Side maa man lægge Mærke til, at hvis man vælger denne Løsning, er man derved ikke ude over det Krav, som i en Aarrække er kommet frem, og som ogsaa til en vis Grad er blevet knæsat af Jernbanekommissionen af 1904, Kravet om en ny Bane Aarhus—Randers gennem det store frugtbare Landskab, der ligger mellem disse to Byer og mellem den nuværende Stambane og Aarhus—Ryomgaard—Randers-Banen. Det Krav vil komme igen og igen, saa at naar man kasserer det nu foreslaaede og foretrækker Dobbeltsporet over Langaa, vil den virkelige Løsning set fra Samfundets Side som Helhed ikke blot blive dette Dobbeltspor, men tillige en ny enkeltsporet Bane, og den bliver afgjort betydelig dyrere end den nu foreslaaede, og selv denne øjeblikkelige tilsyneladende Merudgift, mener vi, opvejes fuldt ud af de store Fordele, denne Bane bringer ved den store gennemgaaende Transport at forkorte Vej længden mellem Aarhus og Randers med henvend til danske Mil. Dette er ikke aldeles præcist afgjort endnu, eftersom den Maade, hvorpaa Banen skal føres over Bakkerne, nok endnu i Enkeltheder kan blive forandret lidt. Endvidere løser det nye Forslag det vanskelige og i lang Tid generende Problem om Aarhus og Randers som Rebroussementsstationer med en meget stærkt forøget Trafik, idet det har den Fordel, at disse Stationer bliver Gennemkørselsstationer. Endelig vil, som jeg har antydnet, Banen betjene et ret stort og meget frugtbart Opland. Naar man understreger saa stærkt, at Banen gaar temmelig nær ved de to andre Baner, maa jeg sige, at det gælder dog kun den sydligste Strækning. Lidt længere oppe er der rige Egne med store

Landsbyer som Centrum, der har over 1 dansk Mil i Luftlinie til den nærmeste Station, men de virkelige Afstande, Kørefastandene, bliver i Forhold til Luftlinien meget lange, fordi Terrainforholdene er saadanne, at Vejen ikke kan blive synderlig direkte. Det indrømmes villigt, at der savnes tekniske Oplysninger, men jeg fastholder, at de vedrører saadanne Detailler, at de ikke kan blive afgørende for Besvarelsen af det Spørgsmaal, om man bør vælge denne Løsning eller ikke. Det ærede 3die kongevalgte Medlem (Jørgen Berthelsen) har allerede berørt den yderligere Fortsættelse af Dobbeltsporanlægget fra Randers Nord paa; men den staar i saa nøje Forhold til den dobbeltsporede Forbindelse Aarhus—Randers, at der ikke er stærkt Krav til at fremme den, saa længe man ikke har løst Spørgsmaalet Aarhus—Randers — idet jeg dog gør en Undtagelse for den allernordligste Strækning Svenstrup—Aalborg, hvor jeg ganske kan slutte mig til, hvad det ærede 3die kongevalgte Medlem udtalte. Men da vort Hovedsynspunkt netop var at fastslaa vort Samtykke til Planens Helhed, den principielle Løsning, laa det nær ogsaa at optage denne Strækning, som maaske ikke straks er saa paakrævet nødvendig, Strækningen Randers—Svenstrup, saa at vi, naar dette vort Ændringsforslag vedtages, vil have givet Bemyndigelse til, at hele den østjyske Længdebane gennemføres dobbeltsporet fra Aalborg til Fredericia og endda den sydjyske Tværbane fra Fredericia til Esbjerg. Vi har ikke dels af Hensyn til, at nogle Medlemmer ikke saa med saa stor Interesse derpaa, dels af Hensyn til Statsbanernes Oplysning om, at det nok vilde blive det sidste Stykke, medtaget det eneste Punkt, der er tilbage af § 1, Strækningen Esbjerg—Skern. Dermed er fra vor Side ikke udtalt nogen som helst Afstandtagen eller Uvillie overfor den Strækning, men kun dette, at da vi dog hører, at den vil komme for sidst, kan man bedre foreløbig lade være at optage den, og i vort Princip passer dette saa meget des bedre, som det Helhedsprincip, som vi saa stærkt forfægter, ikke bliver brudt derved. Thi naar vi nu faar den østjyske Længdebane og den sydjyske Tværbane bragt fuldt op til Fremtidens Krav, er det en ny Opgave at føre det samme Princip længere paa Vestbanen. At man der straks skulde tage det første Stykke med, er ikke et saa ufravigeligt Krav til Princippet's Opfyldelse. Naar 3 af Flertallets Medlemmer stiller sig saaledes, at de slutter sig til vort Forslag, men kun subsidiært, er det, fordi de vil