

gaaer, da er jeg vistnok i nogen Modsætning til andre Medlemmer. Jeg kan ikke indsee, at Skanderborg har en saadan local Betydning for Banen, at man derfor skulde fravige det, som er til Bedste for det Almindelige.

Jeg troer ikke, at Skanderborg vil vinde saa betydeligt, som der paastaaes, derved, at Banen førtes derom ad, den vil muligviis tværtimod tabe derved, thi der vil, baade paa den ene og paa den anden Side, baade Nord og Syd for Skanderborg, komme Stationer, hvorved Traffiken fra det Opland, der nu søger Skanderborg, ikke vil gaae til denne By, men gaae hen til den nærmeste Søjshøst, altsaa enten til Aarhus eller Horsens. Jeg troer ikke, at de locale Interesser, der kunde tale for at lægge Banen over Skanderborg—Brabrand, ere i den Grad stærke, at man derfor bør fravige Hensynet til det almindelige Bedste, der af de af mig anførte Grunde paa den meest tilfredsstillende Maade fremmes ved Torrild Linien, og i mindste Maade forlænge Jernbanen. Til disse Bemærkninger skal jeg foreløbigt indskrænke mig og anbefale det af mig stillede Endringsforslag til det høie Thing.

Ordf. Jeg har tilligemed nogle andre ærede Medlemmer stillet 2 Endringsforslag til den foreliggende Sag, hvoraf det ene gaaer ud paa det, som jeg allerede ved Sagens første Behandling tillod mig at antyde, nemlig, at forhindre, at Brabrand Station bliver fastslaaet endelig allerede nu, efter de — som jeg tør sige — mangelfulde Oplysninger, der foreligge. Men for at dette Forslag, hvis Mening jeg i Virkeligheden selv har opfattet som, og efter hvad der foregik ved første Behandling ikke kan betragtes anderledes, end en Frihed for den høitærede Indenrigsminister til ikke at være bunden til Aarhus ubelukkende, men at kunne vælge Brabrand Station som Gjennemgangssted, med Aarhus som Endepunkt, hvis det viste sig at være af stor Interesse — alle Ting tagne med i Betragtning, saasom Anlægsomkostninger, Driftsomkostninger, osv. — jeg siger, for at dette Forslag ikke skulde blive misforstaaet, idet jeg troer, at adskillige Medlemmer kunde mene, at der deri, at der siges Skanderborg—Aarhus, indeholdes en Slags Forpligtelse for Mini-

steren til at holde sig til Aarhus, saa har jeg tilladt mig, for at tydeliggjøre Sagen, at stille et Underendringsforslag til vort Endringsforslag, der præciserer Sagen. Dette Underendringsforslag, læst i Forbindelse med mit Endringsforslag, gaaer altsaa ud paa at forandre Lovforslaget derhen, at Linien føres fra Skanderborg til „Aarhus eller til et Punkt paa Aarhus — Randers Banen saa nær Aarhus som muligt“. Der vil derved undgaaes den efter min Formening høist uheldige, ja, jeg tør næsten sige høist fordærlige Beslutning, som ellers vilde komme ind i Loven, nemlig, at den mindre Station bliver slaaet fast, før det er klart, om dette medfører nogen- somhelst Binding, medens jeg troer, at det skal lykkes mig at paavise, at det skeer med Opgivelse af ikke smaa og ikke uvigtige Interesser. Tager vi Hensyn til Beføstningerne, da troer jeg, efter de Oplysninger, som hidtil have foreligget, at kunne meddele, at en Linie, dragen fra Skanderborg directe til Aarhus vil blive omtrent af samme Beføstning, som den Linie der er blevet os forelagt af den ærede sidste Taler, nemlig den saakaldte Torrild-Linie medens efter de Opmaalinger, der hidtil have foreligget, en Linie dragen over Skanderborg til Brabrand Station, skulde være henimod 100,000 Rd. billigere. Nu maa jeg dog tillade mig at gjøre opmærksom paa, at denne sidste Beregning i Virkeligheden stiller sig noget anderledes, naar man beregner Udgiften saaledes, som man hidtil steds har været vant og berettiget til at beregne Udgifter til Jernbaner. For det Første er der ved hele den Beregning, jeg sigter til, ikke taget noget Hensyn til de forøgede Driftsomkostninger, eller i alt Fald er det ikke steet i det samme Omfang som tidligere, og ganske vist har man slet ikke taget det med, som ellers er blevet opført som en betydelig Deel af Calculen, nemlig Forskjellen i Driftsomkostningerne paa de forskellige Linier capitaliseret; men det er dog indlysende — om man end maaskee tidligere har overdrevet dette Punkt noget — saa er det dog vist, at selv om man kun tager den letteste Drift med i Beregningen, ville Driftsomkostningerne ved at benytte Brabrand som Knudepunkt blive betydeligt dyrere for