

Banen, end naar man lader Aarhus være et Gjennegangsled paa Hovedlinien. Noget, som jeg endvidere troer, at de Herrer ville finde velbegrundet, er, at jeg tager med i Beregningen, hvad der vil gaae med til Brabrandstationens Ombygning, saaledes som denne uopvendigvis maa forbres, naar Brabrand skal være et Knudepunkt. Saaledes som man hidtil har talt om Driften ved denne Bane, forudsat at Brabrand blev Knudepunktet, kan der tænkes tre forskjellige Maader at føre Togene paa. Den ene Maade antydede det ærede Medlem for Holbæk Amts 2den Valgkreds (Tscherning) sidst, og sagde, at det vilde være en Rettelse, naar man nordfra kom til Brabrand, da at hægte de Vogne af, der skulde syd paa, gaae ind til Aarhus med Resten, derfra gaae tilbage og saa gaae sydpaa. Det troer jeg nu oprigtig talt, at man ikke længe vil blive staaende ved, dersom man nogenstunde begyndte paa det, fordi det i Virkeligheden ikke vilde være nogen synderlig Rettelse at sætte Vognene af midlertidig ved Brabrand, og senere tage dem paa igjen. Et Locomotiv trækker omtrent med samme Lethed et større og et mindre Antal Vogne (Stemmer: Nei!), og det vilde jo i et ethvert Tilfælde give en Standsning. So, hvor der er Tale om et saadant Antal Vogne, som det her er Tilfældet, troer jeg ikke, det vil gjøre nogen stor Forskjel, og i ethvert Tilfælde vilde det vistnok opveies meget væsentlig derved, at der spildes en ikke ringe Tid ved denne Omordning af Vognene, ligesom man ogsaa i det Tilfælde, at man kjører ind til Aarhus med hele Toget, vil undgaae at standse ved Brabrand den ene Gang, man kjører der igjennem. Den anden Maade at føre Driften paa vilde derfor høist sandsynlig blive den, der valgetes, og er vistnok ogsaa den, som baade Udvalget og den høitærede Minister indtil videre have tænkt sig, nemlig, at man, kommende nordfra, vilde gaae igjennem Brabrand ind til Aarhus med hele Toget, og dernæst fra Aarhus gjennem Brabrand sydpaa ogsaa

med hele Toget, altsaa, hvad der kaldes par rebroussement. Men denne Maade, vil man i Tiden finde i Virkeligheden at være saa unaturlig, at der ikke let kan være Tale om, at den vil holde sig. Dertil kommer, at Alt, hvad der hidtil har været Tale om, Besparelser i Tid og Bei, i Virkeligheden i dette Tilfælde aldeles er bortfaldet. I det Tilfælde, at man skal gaae gjennem Brabrand til Aarhus, og igjen fra Aarhus gjennem Brabrand sydpaa, vilde man, for at lette Gjennegangen sydpaa, kunne gjøre en kortere Bei ved at benytte Brabrand som Knudepunkt, men at gaae fra Aarhus sydpaa, altsaa nordfra gjennem Brabrand til Aarhus, og fra Aarhus umiddelbart videre sydpaa, vil aabenbart være en kortere Bei end at kjøre par rebroussement. Den tredje Maade at drive Banen paa, som jeg mener, at man efter al Sandsynlighed vil og maa komme til, dersom man vedtager Brabrand som Knudepunkt, er, at udvide Brabrandstationen til en virkelig Hovedstation, saaledes at Togene komme nordfra dertil og gaae umiddelbart igjen sydpaa, og at saa Banen mellem Brabrand og Aarhus drives som en lille Sidebane, aldeles uafhængig af de øvrige Baner, med sine særskilte Locomotiver og med sit særskilte Drifts personale, kort sagt med Alt, hvad der hører til en særskilt uafhængig Drift. Det er det, man vil komme til efter min fuldeste Overbeviisning, men naar man gjør det, holde de Beregninger, som hidtil ere forelagte, paa ingen Maade Stik. Der er i de Beregninger, der ere opstillede, saavidt jeg har kunnet see, kun opført et ganske lille Beløb til Udvidelse af Brabrand-Stationen, jeg troer mellem 2 og 3,000 Rb., men naar man nu tænker sig en Station — jeg veed ikke, om de Herrer have været der — som i ethvert Tilfælde er mindre og mindre fuldstændig monteret end Frederiksberg Station, og tænker sig den liggende paa aaben Mark, og at den skulde udvides og forsynes med Bygninger og udvidet Terrain, som funde opfylde Betingelserne for en Hovedstation, saa er det indlysende, at dette vil med-