

ling og Aarhus, at anlægge en Bane fra Stilling til Aarhus, men at man maa kunne hjælpe sig med Banen fra Brabrand til Aarhus. Nu siger man: Ja, men paa den Maade vil man ganske vist ikke benytte Banen fra Brabrand til Aarhus, det vil snart komme dertil, at denne Bane bliver en Sidebane; dertil vil jeg soare, at dette troer jeg ogsaa selv; det er meget muligt, at Forholdet vil udvikle sig saaledes, men saa steer det af den Grund, at Trafikens Interesse og Jernbanens Interesse kræve det, og det er netop dette Hensyn, man skal lægge Vægt paa. Man skal ikke afstære sig Muligheden af at kunne tilvejebringe en kortere Vej for den gennemgaaende Trafik, men denne Mulighed afstærer man sig derved, at man ikke fører Banen fra Stilling til Brabrand, men fra Stilling directe til Aarhus. Er det rigtigt for Baretagselsens af Banens Interesser, at man fører frem og tilbage fra Brabrand til Aarhus, saa kan man drive den paa denne Maade; findes det derimod rigtigt at gaae den directe Vej fra Brabrand til Stilling, saa bør og maa man kunne gaae denne Vej. Men, siger man saa, hvad vindes derved? Der vindes Meget for den gennemgaaende Trafik. Banen i Sjælland er ved de Bugter, den slaaer, og navnlig ved den maqstee ikke ganske heldige Combination af Tverbane og Længdebane bleven en heel Deel forlænget, mellem Randers og Aarhus er den bleven forlænget med over 3 Miil. Hvis man nu fra Brabrand kunde gaae directe til Stilling, saa vil man dog faae en kortere Veilængde af omtrent  $1\frac{1}{4}$  Miil. Vi slippe da for Banen fra Brabrand til Aarhus, som er rigelig  $\frac{3}{4}$  Miil, og vi slippe endvidere for at befare det Stykke, som Banen fra Stilling til Aarhus vil være længere end Banen fra Stilling til Brabrand. Men nu, er en Veilængde af  $1\frac{1}{4}$  Miil aldeles ikke nogen Bagatel. Jeg vil ikke lægge saa overordentlig Vægt paa den forøgede Tid, der medgaaer, men man maa lægge Vægt paa Beføstningen, som altid bliver større i samme Forhold som Veilængden, saa at det dog bliver en Sag af Betydning. Nu siger man: Men saa kommer Aarhus til at ligge ved en Sidebane, og for at gjøre det ret

uhygge ligt, kalder man denne Sidebane en Stikbane. Navnet gjør imidlertid her Intet til Sagen. Hvis Navnet skulde gjøre Noget til Sagen, vilde jeg gjerne forstjønne det og sige: Det skal hverken være en Sidebane eller en Stikbane, men det skal være en Aarhusbane, som udvides til Brabrand; jeg vilde kalde den Aarhus—Brabrand—Banen. Det er Aarhus Banegaard, man forflytter til Brabrand. Benævnelserne gjør jo Intet, man maa holde sig til selve Sagen. Man siger da fremdeles: Hvis Brabrand bliver Knudepunktet, saa ville alle de Bygninger, der ere opførte i Aarhus, Værkstederne osv. blive overflødige. Deri — tilstaaer jeg — har jeg personlig ikke tilstrækkelig Indsigt — jeg veed ikke, om det erede Medlem for Aarhus (Mørk) har det — men efter det Kjendskab, jeg har kunnet erhverve mig ved at tale herom med de i denne Sag meest sagkyndige Mænd, jeg kjender, er jeg kommen til det Resultat, at det er i høi Grad overdrevent, naar man fremstiller Sagen paa denne Maade. Det vil ganske vist være nødvendigt at udvide Banegaarden i Brabrand, men dette er Noget, som kun behøver at stee efterhaanden; Driften vil efterhaanden vise, i hvilken Grad det er fornødent, og med Hensyn til Værksteder, Stalde og hvad der ibrigt kan findes af store Bygninger ved Aarhus, er det neppe Noget, der kan blive Tale om, at de skulde blive overflødige, saa at de Penge skulde være ganske spildte, der ere anvendte derpaa. Men — siger man — Aarhus bliver derved ødelagt; man tilfidesætter det Hensyn; man skulde tage til Aarhus.

### Rettelser i Foredraget af Ministeren for Kirke- og Underviisnings- væsenet:

Sp. 83, Lin. 2, 3 og 4 f. o.: Ordene: „idet nemlig Disfionsboligen i Apenrødt, der tillige er den nordligste Station, er saa slet,“ sngaae, og i Stedet deryor sættes: „medens dog Disfionsboligen i Dmenaf, der tillige er den nordligste af dem, i Særdeleshed er slet i en saadan Grad,“