

vælge imellem Brabrand-Standerborg og Aarhus-Standerborg, og jeg seer paa det Pecuniaire, saa siger jeg, at jeg finder det saare tvivlsomt, om man vil spare Noget ved at vælge Brabrand. For det Første skal jeg gjentage, at det, som bemærket fra Heres og navnlig fra den ærede Ministers Side, vistnok altid vil medføre nogen Udgift, naar man vil føre Banen fra Standerborg ind i Aarhus-Manders-Banen, navnlig ved Brabrand, og dertil skal jeg sige, hvad der forøvrigt ogsaa er blevet bemærket, at man med temmelig Sikkerhed kan forudsige, at, hvis det er Meningen at lade de saavel Syd fra som Nord fra kommende Tog gaae ind til Aarhus og tilbage igjen, vil der ikke hengaae mange Aar, inden et Dobbeltspor paa Strækningen Brabrand-Aarhus vil blive anseet for nødvendigt, men da forekommer det mig sienssynligt, at den beregnede Meerudgift af 100,000 Rb. vil svinde meget betydeligt ind, ja maaskee blive til slet ingen Meerudgift. Jeg vil imidlertid gaae ud fra, at der virkelig bliver en Meerudgift ved at gaae directe til Aarhus, saa er dog Sagen ikke dermed tilende. Lader os nemlig gaae ud fra, at der bliver en Meerudgift af imellem 75,000 og 100,000 Rb., saa er dette med andre Ord en aarlig Udgift af 3 à 4,000 Rb. i Rente — thi Staten betaler jo kun med Obligationer —, og Spørgsmaalet er da dette, om denne Udgift ikke vil opveies ved de Tab, som ville være forbundne med at føre Linien til Brabrand og derfra lade Tog gaae frem og tilbage til Aarhus; jeg troer det. Man har gjort gjældende, at det, at føre Banen til Brabrand skulde være i Interesse af den gennemgaaende Trafik, men det er med fuld Føie bemærket af det ærede Medlem for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Mørk), at den gennemgaaende Trafik umuligt vil kunne vinde derved, idet den, naar Togene skulle gaae frem og tilbage til Aarhus, saa langt fra vil faae en kortere Vejstrækning, at den tvertimod faaer en længere. Det er aabenbart, at Trafiken Nord fra til Aarhus i hvert Tilfælde bliver den samme, men Trafiken Syd fra til Aarhus bliver kortere, ved at Banen føres directe fra Standerborg til Aarhus, fordi denne Banestrækning er en halv Mil kortere end Strækningen Standerborg-Br-

abrand-Aarhus. Ligesom altsaa under den nævnte Forudsætning Veilængden for den gennemgaaende Trafik vil blive længere, saaledes er det ogsaa klart, at der vil medgaae en længere Tid; hvadenten man nu vil føre de saavel Nord som Syd fra kommende Tog ind til Aarhus og tilbage igjen, eller man vil lade dem blive staaende ved Brabrand, indtil et Tog med de Personer og det Gods, der skal til Aarhus, er gaaet ind dertil og kommet tilbage igjen, vil ganske vist den gennemgaaende Trafik lide et Ophold, som ikke vil blive saa ganske ubetydeligt, idet der omtrent er tre Tjeringvei imellem Brabrand og Aarhus, og der saaledes bliver i Alt halvanden Mil at passere frem og tilbage. Naturligvis maae Togene ogsaa gjøre et passende Ophold i Aarhus By, saa at man neppe siger for Meget ved at paastaae, at den Tid, hvori det gennemgaaende Tog maa vente, hvis man vil lade et Tog gaae til og fra Aarhus, vil blive mindst  $\frac{1}{2}$  Time. Ligesom der saaledes vil tages Tid, forekommer det mig ogsaa sandsynligt, at, naar Veilængden, som Toget i det Hele har at gennemfare, bliver længere, maae Befostringen ogsaa blive større. Naar man nu tager i Betragtning, at man ved at følge det ærede Medlem (Tjerning), naturligvis under den Forudsætning, at ethvert Tog skal frem og tilbage, til og fra Aarhus — dette er en Forudsætning, de ærede Medlemmer have vedkendt sig og ogsaa den høitærede Indenrigsminister —, bevirker, at der ved ethvert Tog, der gaaer gennem Sylland nordfra — sydpaa og sydfra — nordpaa tages Tid og fremkalder større Befostring; saa henstiller jeg til Overveielse, om ikke disse Ulemper virkelig kunne opveie den aarlige Meerudgift af 3 til 4,000 Rb., som man mener, der vil medgaae til Anlægget fra Standerborg til Aarhus, fremfor til Brabrand, og fremdeles, om det ikke endogsaa er meget sandsynligt, naar man overveier Sagen nærmere, at den paaregnede Meerudgift af 100,000 Rb. for Linien fra Standerborg til Aarhus vil vise sig at være illusorisk, idet man, som sagt, saafremt Linien Standerborg—Brabrand vælges, vistnok i Tiden vil føres til at lægge dobbelte Spor fra Aarhus til Brabrand, naar det er Meningen, at denne Strækning skal be-