

banegaarden til Godsbanegaarden for Godsets Vedkommende. Der er ingen Tvivl om, at der vilde kunne spares meget betydelige Summer, hvis en saadan Ordning kunde gennemføres.

Men dernæst vedrører Færgeruten og saa Spørgsmaalet om Dobbeltspor mellem Aarhus og Randers, i alt Fald indirekte. Der er jo foreslaaet Anlæg af Dobbeltspor fra Aarhus til Laurberg Station. Men i Fjor, da vi drøftede Spørgsmaalet om Aarhus Banegaard, var en anden Tanke meget stærkt fremme, nemlig om Anlæg af et direkte Dobbeltspor imellem Aarhus og Randers med Anlæg af den nødvendige Højbane i Aarhus, saaledes at der begge disse Steder kunde blive Gennemkørsel i Stedet for Rebroussement. Nu ser jeg selvfølgelig ikke bort fra, at der i Bemærkningerne til Lovforslaget findes en Del Beregninger, som viser, at Anlægget baade er dyrere og gaar tværs igennem Landet fra Aarhus til Randers; og man mener heller ikke i Øjeblikket, at det rent driftsmæssigt set vil betale sig, men at man maa holde sig til at dobbeltspore den nuværende Bane fra Aarhus til Randers. Desuden fremhæves det i Bemærkningerne til Lovforslaget, at Stigningsforholdene imellem de to Byer er vanskelige, hvilket er en Grund mere til, at man skal blive ved at følge den gamle Linie. Ganske vist erkendes det, at denne Bane vil blive 14 km kortere, hvilket jo ikke er et saa ganske lille Stykke Vej, men desuagtet mener man, at det vil være det mest formaalstjenlige at dobbeltspore den gamle Strækning. Jeg er ikke i Stand til af de Oplysninger, der ledsager Lovforslaget, at se, om man under de Beregninger, der er foretagne angaaende Driftsresultatet, har medtaget det, der vil kunne spares ved at køre de 14 km mindre. Jeg er noget tilbøjelig til at mene, at man ikke har det; paastaa det tør jeg ikke; men det er altsaa et af de Punkter, som forekommer mig at trænge til en nærmere Undersøgelse. Naar man siger, at der er 14 km imellem Aarhus og Randers; er det ganske rigtigt, naar man tager en Lineal og slaar en Streg paa Kortet imellem de to Byer; og saa kan det gerne være, at Stigningsforholdene vil blive vanskelige. Men vil man beregne denne Linie f. Eks. 2 km længere, for at nævne et Tal, saaledes at man afskærer nogle Hjørner, er jeg slet ikke overbevist om, at Stigningsforholdene vil blive saa vanskelige for denne Rute; det er ogsaa et

af de Forhold, som man bør undersøge noget nærmere. Overhovedet maa jeg fremhæve paa mit Partis Vegne, at der hos os er megen Sympati for Tanken om at gennemføre en direkte Linie mellem Aarhus og Randers med Gennemkørsel begge Steder, selv om det skulde vise sig, at det blev noget dyrere end at dobbeltspore den gamle Linie. Jeg glædede mig derfor over, at den højtærede Minister i sin Fremsættelsestale ikke udtalte sig stærkt imod den Tanke, men lod Plads aaben for en Diskussion angaaende dette Spørgsmaal og en Overvejelse og Undersøgelse deraf, og jeg haaber, at disse Overvejelser maa føre til det Resultat, at vi faar en direkte Forbindelse imellem de to Byer med Gennemkørsel begge Steder.

Ved Omtalen af dette kan jeg heller ikke se bort fra det Forhold, at der er givet Koncession paa Anlægget af en elektrisk Bane derovre. Jeg ved meget vel, at Fristen for denne Koncession er udløbet i en nær Fremtid. Hvis det nu skulde vise sig, at der var Stemning i Rigsdagen for Anlægget af en direkte Linie mellem Aarhus og Randers, er det givet, at saa kommer den elektriske Bane ikke. Hvis derimod der ikke bliver Enighed om at gennemføre en saadan Linie, tænker jeg mig, at den højtærede Minister vil føle sig forpligtet til at forny Koncessionen, og der er da en Mulighed for, naar Krigen ender, at den elektriske Bane alligevel kan blive gennemført. Men her er et Forhold, som ogsaa maa komme i Betragtning, og det er dette, at Statsbanerne, hvis jeg ikke husker fejl, var meget stærkt imod i sin Tid, at der blev givet Koncession paa Anlægget af en elektrisk Bane mellem Aarhus og Randers; og de fremsatte i den Anledning nogle Beregninger over, hvilket Tab denne Bane i sin Drift vilde volde Statsbanerne. Jeg tør ikke nævne noget bestemt Tal, men det staar for mig, som om Tallet lød paa saadant noget som 150,000 Kr. aarligt. Ved Gennemførelsen af den omtalte Linie vil man jo blive fri for denne Konkurrent, som vilde faa saa megen Betydning for Statsbanerne; driftsmæssigt set, til den gale Side. Og jeg mener, at med Hensyn til Beregningen af de to Linier, vil der ogsaa være Grund til at tage dette Forhold med i Betragtning. Der er altsaa forskellige Forhold her, som maa blive Genstand for nøjere Overvejelse i det Udvalg, som antagelig bliver nedsat angaaende Sagen, idet den foreslaaede Færgeforbindelse i hvert Fald indirekte