

gaaende og følgende Aar var der lignende Isvintre, og vi maa fornuftigvis være forberedte paa, at lignende Perioder af Isvintre kan komme igen. Dette bør vi tage i Betragtning ved Afgørelsen af et Lovforslag som dette. Vi kan ikke bygge Beslutninger her alene paa Erfaringerne fra en Periode, hvori vi netop har haft meget milde Vintre. Det forekommer mig derfor, at den Hovedtrafiklinie, man ønsker at føre fra Kalundborg til Aarhus, bør føres ude fra Refsnæs, saa at Havnen lægges paa et formentlig isfrit Sted.

Det ærede Medlem fra Frederikshavn har anført, at Etablering af Dampfærgetrafik her muligvis kunde foranledige, at man sparede noget af Dobbeltsporet paa Øst-Stambanen i Jylland. Naar man nu tager i Betragtning de store Vanskeligheder, vi har, den stigende Trafik og den Omstændighed, at det vil vare ret længe, inden det her foreslaaede bliver etableret, tror jeg ikke, man kan slaa sig til Taals med denne Mulighed. Man bliver vist nødt til at gennemføre, og gøre det saa snart som muligt, Etablering af Dobbeltspor paa Hovedlinierne, derunder ogsaa den østjyske Hovedlinie. Spørgsmaalet om, hvorledes dette skulde gennemføres paa Linien Aarhus—Randers, er allerede udførlig omtalt af ærede andre Ordførere. Men jeg vil henlede Opmærksomheden paa, at dette Spørgsmaal teknisk set kan deles i to, nemlig Spørgsmaalet om Forbindelsen med Aarhus Station og Spørgsmaalet om Forbindelsen med Randers Station. Vi kender fra en i Rigsdagen nylig stedfunden Forhandling Spørgsmaalet: Aarhus, og ved, at en Ordning her kræver ret kostbare Anlæg, men at der vil kunne naas en i mange Henseender særdeles tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet. Jeg har ingenlunde den Frygt, som den sidste ærede Taler (Valdemar Olsen) har, for, at en Højbane langs Aarhus Havn paa nogen Maade skulde skæmme Landskabet. Det strider mod den Erfaring, som alle, der har rejst i Udlandet og har set store Jernbaneanlæg, har gjort. Saadanne Anlæg, der virker ejendommeligt i Forbindelse med en stor Natur, er undertiden noget af det mest imponerende, man kan se.

Men naar jeg nu lader dette ligge, vil jeg spørge, om der ikke var Mulighed for at skille de to Spørgsmaal: Forbindelsen med Aarhus og Forbindelsen med Randers — begge Steder for at skaffe Gennemkørsel og undgaa Rebroussement

—, derved, at man, som det ogsaa delvis har været projekteret, tænker sig Forbindelsen fra Aarhus ført Nord om Byen ad en Højbane og ind paa den nuværende Bane ved Mundelstrup, medens man samtidig fører en Baneforbindelse fra Hadsten til Randers. I saa Tilfælde vilde man baade spare en Række nye Stationer og bevare et Stykke Bane i Hovedlinien. Dernæst vilde man, saa vidt jeg uden at have haft Lejlighed til at se noget Projekt derover kan skønne, opnaa den Besparelse i Vej-længde, der overhovedet kan ventes. En ny Linie kan ikke lægges klos op ad den eksisterende, men maa føres mere Øst om og vil sikkert ikke blive kortere end den nuværende Forbindelse. Endelig vil man kunne løse Opgaven i to Tempi — et Princip, som har Traditionen for sig i danske Rigsdagsbeslutninger —, man vil kunne begynde med at bygge Banen fra Hadsten til Randers, derved skaffe Gennemkørsel gennem Randers og undgaa Rebroussement her og endelig spare den største Omvej, nemlig den om ad Langaa. Man vil derved komme til at flytte Delingen af Togene fra Langaa til Hadsten, hvad ingen vil have Grund til at beklage sig over. Man kunde sige, at Banestrækningen Randers—Langaa derved tabte meget betydeligt i Interesse, og det er jo rigtigt. Dernæst vilde man sikkert, hvis man ønskede at tage det næste Skridt med, kunne bygge Højbanen i Aarhus og saa gaa Nord om Aarhus til Mundelstrup. Jeg anser den projekterede elektriske Bane fra Aarhus til Randers for et dødfødt Projekt, det vil aldrig komme til Udførelse, og der burde aldrig være kostet saa mange Penge paa det. Jeg forestiller mig, at den Omstændighed, at der foreligger Koncession paa en saadan Bane, ikke bør være en Hindring for den Løsning af Spørgsmaalet, som der her er Tale om.

Af Dobbeltsporene er der sikkert nogle, som er mere paatrængende end andre, men det vil formentlig give sig af sig selv, fordi den store Plan, der her er Tale om, i bedste Fald kun vil kunne gennemføres i Løbet af længere Tid. Jeg giver imidlertid min Tilslutning til, at man søger allerede nu i ret stort Omfang at komme til Klarhed over, hvad man agter at gøre senere hen i Tiden, fordi det vil mulig-gøre, at man paa et meget tidligt Tidspunkt kan gennemføre Ekspropriation, og det vil dog vistnok være økonomisk fordelagtigt at ekspropriere til Dobbeltspor jo før jo heller. Det vil ganske vist kunne