

øst følgende Gudenaæns Slyngninger ind til Randers, til sidst igen i en noget sydliggaaende Retning.

Altsaa, man skulde fra Aarhus til Randers køre omtrent mod Nord, men har paa to Stykker kørt mod Syd, og ellers har Banen slynget sig ud og ind, efter som Dalene langs Lilleaaen og Gudenaæen tillod. Følgen er da ogsaa blevet, at man har Rebroussement baade i Aarhus og i Randers. Man kører samme Vej ud af Stationen, som man kørte ind, man skal have spændt Maskinen for den anden Ende af Toget, hvorved man faar store Forsinkelser. Og man har meget længere Vej at køre. Afstanden mellem Aarhus og Randers er ad Jernbanen  $58\frac{1}{2}$  km, ad Landevejen, der dog ingenlunde er snorlige, er den kun 36—37 km, og mellem Jernbanestationerne vil Afstanden være nogle faa km længere, idet de ligger i de indbyrdes fjerneste Ender af Byerne. Der er altsaa en Forskel paa omtrent en Snes km eller henved 3 Mil. Nu vil man heller ikke kunne bygge en Bane mellem Aarhus og Randers efter en ganske lige Linie, saa nogen Forskel vil der vel altid blive mellem denne og Anlægslinien. I Bemærkningerne er Forskellen mellem den bestaaende Linie og en Linie direkte til Randers regnet til mellem 14 og 15 km, jeg mener, det er for lidt, Forskellen vil blive større, selv om man lægger en Bue paa Banen. Man kan ved at lægge en Bue mod Øst paa Banen komme igennem noget af det rigeste Opland, vi har i hele Jylland, uden at forlænge Banen synderligt. Forlængelsen vil sikkert ikke blive større, end at der alligevel vil være en Forskel paa op imod en Snes km mellem denne Banes Længde og den nuværendes. Lad os nu tænke os, hvad det betyder, at man imellem Aarhus og Randers slæber alle de Tog, der gaar frem og tilbage der, henimod en Snes km længere, end man er nødt til. Det koster mange Kul, og Kul er blevet en dyr Vare. Hvis vi regner med 20 km og 12 Tog i hver Retning, bliver det 480 km, Togene mellem Aarhus og Randers daglig løber til ingen Nytte, men selv om vi ikke er saa flotte at regne med 20 km, men gaar ned til 15 km — mindre bliver det ikke —, er det 360 km, Togene daglig kører til ingen Nytte. Disse 360 km er en Strækning som fra Skagen til Fredericia. Saa unødvendig lang er Banelinien mellem Aarhus og Randers, at for de Kul, der der gaar til Spilde, kunde hver Dag et Tog køre fra Skagen til Fredericia.

Det meste af den Forøgelse af Driftsudgifterne, som man paa den Maade faar, kunde man efter min Mening spare ved at lægge en Bane saa lige som muligt fra Aarhus til Randers. Den maatte naturligvis være dobbeltsporet. Ved at passere i en lille Bue mod Øst vilde den, som sagt, komme gennem noget af det rigeste Opland, vi har i Jylland, og selvfølgelig maatte der tilvejebringes Gennemkørsel baade i Aarhus og i Randers. Nu kan man vel antage, at Projektet om den elektriske Bane Aarhus—Randers er afgaaet ved Døden. Denne Bane vil neppe nogen Sinde blive til noget. Men det er givet, at Spørgsmaalet om en Bane gennem det ret store banetomme og rige Opland, som ligger mellem Ryomgaard-Banen fra Aarhus og Randers og Stambanen fra Aarhus til Langaa, vil rejse sig igen. Der vil komme Krav om en Erstatning for den elektriske Bane gennem dette Opland. Maa jeg saa spørge: Tror man ikke, det vilde være god Økonomi at foregribe dette Krav ved nu at anlægge Stambanen igennem dette Opland i en nogenlunde lige Linie? Saa bliver man fri for nogen Sinde at komme ind paa dette Spørgsmaal igen; det vilde være løst med det samme. Jeg ser, at det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen), Venstres Ordfører, nikker til denne Udtalelse. Det glæder mig, at han er enig med mig i denne Betragtning. Det hørte jeg for Resten af hans Udtalelser forleden. Jeg anser det for god Økonomi, og med Nutidens Arbejdsmidler vil ogsaa de nødvendige Udgravninger og Opfyldninger, der skal til for at undgaa alt for urimelige Stigningsforhold, neppe være saa afskrækkende, som man kunde befrygte, de vilde være, hvis de gamle Arbejdsmetoder endnu maatte anvendes.

Nu ved jeg vel, at den i Fjor vedtagne Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus forudsætter en ret dyr Højbane om ad Aarhus Havn, hvis den Tanke, jeg her gør mig til Tolk for, skal gennemføres, men det kunde dog endnu tages op til ny Overvejelse. Der er ikke sket saa meget ved Aarhus endnu, at man ikke kunde tage den Tanke op igen, hvis man blev enig om, at det her omtalte Projekt vilde være at foretrække fremfor at lægge et Dobbeltspor mellem Aarhus og Laurberg og eventuelt mellem Randers og Langaa, hvad der maaske kan være Brug for alligevel. Hvis der kan findes en anden og bedre Løsning af Spørgsmaalet vilde man sikkert nok kunne komme