

udenom denne Højbane, og er der ikke nogen anden Udvej, er denne Ordning med Højbanen dog ogsaa mulig, selv om den maa siges at være mindre ønskelig.

Jeg skal saa røre en Smule ved Drifts-omkostningerne. Det er i Anmærkningerne til Lovforslaget anført, at de vil forøges med 240,000 Kr., hvis man anlægger den direkte Forbindelse mellem Aarhus og Randers, den Linie, jeg ønsker, og som altsaa har været drøftet, da man har beregnet, at der vil blive en saadan Difference. Men, som nævnt, vil der for det første spares meget Brændsel ved, at man kommer til at køre den Vej — om det er taget med i Beregningen, skal jeg lade staa hen, det kan jeg ikke sige noget om —, og for det andet vil der vel ogsaa kunne spares nogen Betjening ved denne kortere Forbindelse, men ogsaa paa anden Maade maa der kunne indvindes noget. Det hedder i Anmærkningerne, at der løber 15 Tog daglig i hver Retning paa Linien Randers—Langaa—Aarhus — ved at studere Køreplanen kan jeg ikke finde flere end 13, men jeg skal ikke trættes med nogen om, hvorvidt der løber 2 Tog mere —, og man mener, at der maa løbe 12 Tog i hver Retning paa den nye Linie og 8 i hver Retning paa den gamle Linie. Jeg kan nu ikke tænke mig Nødvendigheden af mere end 10 Tog i hver Retning paa den nye Linie, hvis man bibeholder den gamle, ad hvilken der dog ogsaa kan blive nogen Færdsel, og paa den gamle Linie kan jeg ikke tænke mig Nødvendigheden af at have 8 Tog i hver Retning, 6 maatte kunne gøre det. Paa Viborg-Banen løber der 6 Tog i hver Retning mellem Viborg og Langaa og Vest for Viborg kun 5 Tog, og hvis man faar en direkte Forbindelse mellem Aarhus og Randers, vil sikkert det samme Antal Tog, som der nu gaar mellem Viborg og Langaa, være fuldt tilstrækkeligt til at besørge Trafikken mellem Langaa og Aarhus, altsaa 6 Tog i hver Retning daglig. Og det vil medføre, at Togkilometerne i Virkeligheden med denne Ordning vil blive færre, end de er i dette Øjeblik. Ja, man vilde endda kunne lægge et Tog til i hver Retning paa en eller anden af disse Linier, og Togkilometerne vilde endda blive færre end dem, man kører i dette Øjeblik, hvor

Omvejen er saa stor fra Aarhus til Randers. Driftsudgifterne vil da ogsaa snarest blive mindre end i dette Øjeblik, og de 240,000 Kr. har jeg saaledes ikke længere synderlig Respekt for. Skulde for øvrigt Trafikken med Tiden kræve flere Tog, end jeg her har nævnt, vil det ogsaa svare Regning at lade dem løbe. Jeg gør yderligere den Bemærkning, at for rejsende vilde det undertiden betale sig at tage den ikke meget lange Omvej fra Langaa over Randers til Aarhus fremfor at køre direkte fra Langaa til Aarhus, og det kunde Statsbanerne heller ikke lide noget Tab ved. Jeg vil derfor anbefale denne Betragtning — som jeg har vedlagt med nogle Tal, jeg er sikker paa, man kommer til at lade staa — til fornyet alvorlig og grundig Overvejelse.

Jeg mener, det vil betale sig nu at komme ind paa en fornuftigere Ordning af Jernbanetrafikken mellem Aarhus og Randers, end Dobbeltsporet mellem Aarhus—Laurberg og Langaa—Randers forekommer mig at være, og jeg har en Følelse af, at de Ordførere, der har talt, til Dels er enige med mig i denne Betragtning. Jeg er derfor ikke slet saa skeptisk med Hensyn til Gennemførelsen af denne Plan, som jeg er med Hensyn til det følgende, jeg skal omtale, nemlig Færgeforbindelsen Aarhus—Kalundborg med Anløbning af Samsø uden Færgehavn.

Ved tidligere Omtale her i Tinget af Trafikforholdene mellem Jylland og København har jeg lejlighedsvis kortelig nævnt en Plan om en Færgeforbindelse mellem Djursland og Sjællands Odde. Den har i mange Aar været paa Tale i Jylland, og næsten alle jyske Byraad Nord for Aarhus, en stor Mængde Sogneraad og store private Virksomheder har sluttet sig til og anbefalet denne Plan. Den er dukket op til forskellige Tider, men Tiden har ikke været inde til dens Gennemførelse. Der er saa blevet stille om den igen, og senere er den paa ny dukket op og bragt frem med betydelig Kraft, men den har mødt Modstand hos Statsbaneadministrationen og de tidligere Ministerier, saa det er ikke lykkedes at faa den frem til nogen rigtig Drøftelse. Der har flere Gange været valgt Udvalg til at virke for dens Gennemførelse, men de er ikke naaet syn-