

skønsmæssig Angivelse af Ekspropriationsudgifterne, fordi jeg vidste fra min Tid som Medlem af Rigsdagsudvalg, der behandlede Jernbanesager, men navnlig som Medlem af Finansudvalget, at det var en af de Ting, som man var noget for tilbøjelig til ikke at regne med. Og er der noget Omraade, hvor det vil være ikke alene ønskeligt, men nødvendigt ogsaa at tage Hensyn til Ekspropriationsudgifterne, er det, naar man skal afgøre, om der skal anlægges et nyt Spor ved Siden af det gamle fra Aarhus til Randers eller et nyt Dobbeltspor imellem de to Byer. Man kan sige sig selv, at det koster Millioner at komme igennem de ret store Stationsbyer, der nu er vokset op langs Banen fra Aarhus til Langaa, meget, meget mere vil det koste at ekspropriere til det ene Spor end til det nye Dobbeltspor direkte fra Aarhus til Randers; det skal vi tage med i Betragtning. Det er muligt, at det alligevel bliver dyrere at anlægge dette nye Dobbeltspor imellem Aarhus og Randers, det tør jeg ikke benægte, jeg er slet ikke i Stand til det, fordi man i Virkeligheden ikke har nogen Vejledning i de Tal, der er givne. Men selv om det bliver dyrere, kan det sagtens forsvares at ofre mere for at undgaa Rebroussementet i Aarhus og Randers. I Bemærkningerne til Lovforslaget siges det, at den Tid, der bliver sparet i Aarhus ved, at man undgaa Rebroussementet, kan man egentlig ikke regne med, fordi der alligevel skal skiftes Maskine i Aarhus; men derimod ved at undgaa Rebroussementet i Randers indrømmer man, at man vil spare 10—12 Minutter. Jeg ved nu ikke, hvorfor man er kommet ind paa, at der skal skiftes Maskine i Aarhus, hvis man faar Gennemkørsel der. Ser man paa Afstanden fra Frederikshavn til Fredericia, vil man sikkert erkende, at Randers ligger omtrent midtvejs, medens Aarhus ligger langt for meget mod Syd til, at det skulde være det passende Sted at skifte Maskine. Saa vil man maaske sige: Ja, men man skal ogsaa skifte i Aalborg, thi der gaar nogle store Maskiner til Aalborg, som man enten ikke vil eller maaske ikke tør føre over Limfjordsbroen — jeg ved ikke, om de er blevet for tunge dertil. Men det Tidspunkt turde dog snart komme, da man vil finde det af mange Grunde nødvendigt at benytte den samme Maskine fra Frederikshavn over Aalborg og hele Vejen ned igennem, saa længe det i det hele taget gaar an af Hensyn til, at man skal have nyt Maskinpersonale, Lokomotivførere,

Fyrbødere o. s. v. Det vil dog sikkert være det i alle Henseender formaalstjenligste at have Lokomotivombytning i Randers. Men jeg gør opmærksom paa, at der allerede nu er en hel Del Tog, der kører fra Fredericia til Randers. Er det da Meningen, at der saa ogsaa skal skiftes Maskine i de Tog, som ikke kører længere end til Randers, selv om vi faar Gennemkørsel og den direkte Linie fra Aarhus til Randers? Det vilde være en meget uøkonomisk Drift. Jeg tror, at det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen), der talte som Ordfører for mit Parti, har Ret i, at de Beregninger, som er foretagne med Hensyn til den Driftsbesparelse, der vil fremkomme, ved at der bliver en 14 km kortere Banestrækning imellem Aarhus og Randers, ikke holder Stik. Der er sikkert mange Ting, der ikke er tagne i Betragtning, men man kan ikke se det, thi det er ikke stillet op; der er kun gjort en ganske almindelig Bemærkning derom. Som det ærede Medlem gjorde opmærksom paa, ved man ikke — det er ikke oplyst —, om der er tænkt paa, hvad det koster efter Statsbanernes Driftsberegninger for hver Kilometer, der køres. Hvis man prøver at regne det ud, vil man faa at se, at det at spare 14 km for hvert af de 15—20 Tog, man nu tænker sig, der skal føres ad det nye Dobbeltspor imellem Aarhus og Randers, vil blive antagelige Summer, der, saa vidt jeg skønner, heller ikke er tagne i Betragtning ved de Beregninger, der er foretagne her. Jeg tvivler ikke om, at det i alle Henseender — ogsaa økonomisk — vil være at foretrække at gaa ad den direkte Banelinie Aarhus—Randers, altsaa Anlægget af Dobbeltsporet. Det glæder mig, at den højtærede Trafikminister ogsaa synes ret velvilligt stemt overfor denne Plan, og alle, der har talt hidtil, har, saa vidt jeg har kunnet høre, ogsaa givet Tilslutning til, at man gaar den Vej. Den højtærede Minister gjorde ved Fremsettelsen en Bemærkning, som jeg maa tilstaa, at jeg ikke rigtig forstod. Han sagde, at man maatte ogsaa huske paa, at man skulde opretholde Driften af den nuværende Bane fra Aarhus over Langaa til Randers. Ja, det skal man selvfølgelig, men er der nogen, der tror, at hvis man i sin Tid havde anlagt Banen fra Aarhus direkte til Randers, der saa ikke senere vilde være kommet en Bane fra Randers over Langaa og Viborg til Struer eller en Bane Aarhus—Viborg—Struer med Forbindelse til Randers? Selv om man fra først af havde