

1713 9/12 14: 1. Beh. af F. t. L. om Anlæg af en Person- og Godsbanegaard i Aarhus.

1714

stod der ikke noget om, sagde det ærede Medlem, hvad de Grunde, som skal erhverves, vil komme til at koste. Det er jo ikke Sædvane i Lovforslagene at angive Værdien af saadanne Arealer, alene af den Grund, at det kunde tænkes at medføre den Fare, at Ejeren af disse Arealer kunde sige: Det er udmærket, det er altsaa det Minimum, vi vil være berettigede til at forlange, naar Tiden til Ekspropriationen kommer. Hvis man paa Slump angiver en saadan Værdi, vil det til en vis Grad være en Indrømmelse fra Statsbanemyndighederne, og det synes mig at kunne indeholde en Fare, men paa den anden Side vil jeg efter den Maade, hvorpaa det ærede Medlem har provoceret mig i Sagen, ikke skjule for ham, at jeg er tilbøjelig til at tro, at disse Grunde i det hele — baade de nu fornødne og de, der senere skal erhverves — ikke vil komme til at koste mere end omtrent 100,000 Kr. Det er nemlig Grunde af forholdsvis overordentlig ringe Værdi. Det ærede Medlem vil indrømme mig, at det spiller ikke nogen afgørende Rolle for Bedømmelsen af Sagen, om denne Oplysning havde været medgivet.

Dernæst spurgte det ærede Medlem: Hvad vil det koste at erhverve Aarhus—Hammel—Thorsø-Banens Jernbanestation og Bygninger? Det stod heller ikke angivet i Lovforslaget, og denne Station har vel kostet op imod  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr., det maatte man vel altsaa tro skulde være Bekostningen. Der maa jo føres en Forhandling med Aarhus—Hammel-Jernbane om denne Sag, og jeg vilde tro, at denne Forhandling kunde ende med, at Erhvervelsen overhovedet intet kostede, thi Aarhus—Hammel-Jernbaneselskab faar selvfølgelig Erstatning for det, der afgives. Det faar Stationsplads efter den Plan, som her er foreslaaet, og Sporplads paa den nye Banegaard og kommer ind under ganske anderledes rationelle Forhold end nu og vil oven i Købet komme til at spare nogle Mennesker til Betjening, saa naar dette Regnestykke gøres op, burde det vistnok ende med, at Aarhus—Hammel—Thorsø-Jernbaneselskab maa give et passende Vederlag til Statsbanerne for de Tjenester, Statsbanerne paatager sig for Selskabet i Fremtiden. Det ærede Medlem kan sige, at det har jeg ikke skriftligt, at en Overenskomst ikke er blevet sluttet,

det er Fremtiden forbeholdt at se en Overenskomst blive sluttet. Men saaledes bedømmes dette Forhold for Tiden.

Det ærede Medlem omtalte videre som en Snedighed i Lovforslagets Motiver, at der var ganske blidt indskudt disse Ord, at Kontorer for Bane- og Trafikafdelingen var indrettede der efter den nye Plan. Jeg synes nu ikke, det trænger til synderlig stærk Fremhæven, men det staar der i hvert Fald, og det er ogsaa Meningen, at der skal indrettes Kontorer for Trafikafdelingen efter den nye Plan. Dertil siger det ærede Medlem: Disse Kontorer kunde meget godt være, hvor de er, og det vil jeg erkende. Hvis det ærede Medlem vil stille Ændringsforslag derom og holde paa det, vil vi nok kunne blive enige om det, men om der er noget tjent derved, er en anden Sag. Skal Kontorerne nemlig blive, hvor de er, kan man ikke sælge de Bygninger, hvori de findes, og den Plads, hvorpaa disse Bygninger staar. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det kommer omtrent ud paa eet; man kan lige saa godt lade dem blive, hvor de er, som lade dem indrette i Nærheden af Banegaarden, det skal jeg stille mig ganske ligegyldig overfor.

Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich), som jeg har haft Lejlighed til at imødegaa paa et Par Punkter i Forvejen, spurgte ogsaa, hvorledes man havde tænkt sig Indførelsen til sin Tid af Ryomgaard-Banen til Hovedbanen. Dertil maa jeg svare, at det er ikke tænkt, at Ryomgaard-Banen skulde føres ind til Hovedbanegaarden paa anden Maade end den nu naturlige, som ikke vil koste noget videre: at føre Togene fra Aarhus Ø-Station ned ad Havnebanen og om ad den nuværende Personbanegaards Spor, altsaa paa samme Maade, som Havnebanen føres op til Hovedstationen. Men det kunde maaske nok være ønskeligt til sin Tid at føre Aarhus—Ryomgaard-Banen om ad Hovedbanen paa en saadan Maade, at den gik direkte til Aarhus Station, og der har været forskellige Forslag fremme til Løsning af dette Spørgsmaal. Det er Vanskeligheden ved denne Sag, og jeg tør maaske sige, at det for mig staar som det fremsatte Lovforslags svage Punkt, at denne Forbindelse er lidt vanskelig at