

Plan, de anbefaler, ikke tillader, at den Maskine, der fører Toget ind til Stationen, ogsaa fører det ud. Man kan simpelthen ikke gøre det, som de siger i Betænkningen: føre Maskinen frem til Togets anden Ende; det er udelukket ved den Plan, som foreligger. Spørgsmaalet har været drøftet med Statsbanernes Teknikere baade i Aarhus og i Udvalget, og ingen af dem har turdet paastaa, at det kunde lade sig gøre. Den ene af dem har ganske vist sagt, at det lod sig gøre, men saa maatte man lægge Hovedbygningen paa et andet Sted, det vil altsaa sige, at saa skulde vi have en anden Plan. Men den Omstændighed, at Maskinen ikke kan føres bort fra Toget, men maa blive holdende paa det Sted, hvor den er kommet til at staa, naar Toget er kørt ind, indtil det er kørt ud igen, bevirker noget andet, som der ogsaa bør lægges Mærke til i den samme Forbindelse, det bevirker nemlig, at det er udelukket, at man kan sætte Vogne til bag i Toget, naar Toget er kørt ind paa Aarhus Station. Hvis man løser den Opgave at faa Maskinen ført ud og faa den ført til Togets anden Ende, som man siger, saa vil man ogsaa kunne opnaa at kunne sætte Vogne til i Bagenden af Toget, men kan man ikke det ene, kan man heller ikke det andet, og Forholdet er da dette, at man hverken kan bruge Maskinen til at køre videre fra Aarhus med eller kan tilknytte Vogne til Bagenden af Toget. Det forekommer mig, at naar man staar overfor et Nyanlæg, som skal koste saa mange Millioner, som der her er Tale om, burde man ikke skabe saadanne Forhold som dem, jeg her har nævnt, men saa burde man sørge for, at man ikke skal være bundet til at lade Maskinen staa ledig, naar den kommer til Aarhus. Det burde ikke være udelukket, at man kan sætte en Ilgodsvogn bag i et Tog, der kommer ind til Aarhus, saaledes at det kan køre videre, uden at man behøver at rangere med det. I det hele taget maa man sørge for ved et saadant Anlæg at skabe Muligheder til alle Sider og ikke lukke sig inde, som det sker her. I den Plan, jeg oprindelig har skitseret, og paa Grundlag af hvilken Statsbanerne har udarbejdet et Forslag, har de indlagt Drejeskive og Stikspor med det for Øje, som jeg her har nævnt, at kunne føre Maskinen, som kommer i Spidsen for Toget, ind paa Drejeskiven, vende den, og føre den til den anden Ende af Toget, og de har ved Stiksporene skabt Mulighed for, at der kan holde Vogne, som kan komme bag i Toget. Dette turde tyde

paa, at Statsbanerne dog regner med, at det har nogen Værdi.

Det Mindretal, der støtter Regeringsforslaget, vil lade Beløbene komme til Anvendelse i Løbet af 6 Finansaar, og dette er jo en Mildnød af Forholdene for den stærkt spændte Statskasse. Men her beder jeg om at lægge Mærke til, at det vil kunne medføre, at det vil være saa mange Aar længere, inden Aarhus kan faa den haardt tiltrængte Forbedring af sine Banegaardsforhold. Ifølge det af Ministeriet forelagte Lovforslag skal der bygges ganske uafhængigt og ved Siden af den nuværende Jernbane, og Banegaarden skal fuldføres, inden man kan begynde at bruge den. Det har sin store Fordel for de Ingeniører, der skal anlægge den, det kan være en stor Behagelighed for dem at gaa ude i Mølleengen i en 5—6 Aar og bygge Banegaard, ganske uafhængigt af Driften, men vi bygger jo ikke Banegaard alene for Ingeniørernes Skyld, og for Aarhus og for Godsmottagerne i Jylland vil de 6 Aar være en smertelig lang Ventetid.

Anlægget er beregnet at skulle koste 5,875,000 Kr., men dertil skal saa, som det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen) for et Øjeblik siden gjorde opmærksom paa, lægges de 225,000 Kr., som Staten har forpligtet sig til at anvende til et Broanlæg. Der skal endvidere lægges dertil de Beløb til Arealerhvervelse, som er nødvendige, og som, hvis man kan lægge de Tal til Grund, som Statsbanerne har opgivet os, hvad jeg er villig til at gøre, kan anslaa til omtrent 150,000 Kr. Der kommer imidlertid adskilligt mere til, det skal jeg maaske senere komme tilbage til. Dette Anlæg vil altsaa koste mellem 6 og 7 Mill. Kr., og saa vil jeg endda spørge: Hvilken Sikkerhed har man for, at dette Overslag kan holde? Hvem kan beregne Sammentrykningen af det Jordsmon, der findes i Mølleengen? Dæmningen for Hammel-Banen sank i sin Tid, hvilket voldte meget Bryderi og store forøgede Udgifter udover, hvad den var beregnet til. Nu ved jeg vel, og det har ogsaa lydt i Dag her, at man fra Statsbanernes Side siger, at man har taget alle Hensyn med i Betragtning, og at det, der var Tale om ved Hammel-Banen, var en Dæmning, der sank, men her skal hele Arealet opfyldes, og her bliver altsaa ikke den samme Mulighed for Udskydning til Siden som ved Hammel-Banens Dæmning. Man maa imidlertid lægge Mærke til, at ogsaa her skal anlægges Dæmning, nemlig for Underkørsel for de Tog, der krydser Banegaards-