

den danske Statskasses Tilstand ikke er saadan, at der for Rigsdagen er Grund til at rutte med Pengene. For det andet vil det vare længe at gennemføre det, og saa har vi den samme Ulempe, som klæber ved Regeringsforslaget. Endelig er der den Ulempe ved det, at det forudsætter et Baneanlæg fra Aarhus til Kvottrup. Jeg ved nok, at dette Baneanlæg ikke skal gennemføres med det samme, men hvis jeg har forstaaet Situationen rigtig, er Meningen dog den, at man til Opfyldning udenfor Østbanegaardens Terrain vil bruge den Jordmasse, som sidder i de Bakker, hvor Kvottrup-Banen skal gaa, og jeg mener at kunne fastslaa som givet, at naar man har udgravet for en Jernbane, fjernet Fylden og lagt den ud i Bugten udenfor Østbanegaardens Terrain, er man dermed bundet til at lægge Banelegemet i denne Udgravning, og saa faar man Kvottrup-Banen. Men jeg vil ikke være med til at anlægge en Bane til Kvottrup, forinden det nøje er undersøgt, om det ikke var bedre og mere formaalstjenligt for hele Egnen, naar vi laver Genemkørselsstation i Aarhus, at føre en Jernbane mere Øst paa, saaledes at det Stykke Land, der ingen Jernbane har, ogsaa kunde faa Del i Statsbanerne. Man vilde derved opnaa alle de Fordele, som Kvottrup-Banen skaber, og endvidere den, at en Landsdel, som ellers ingen Jernbane har eller nogen Udsigt til at faa nogen, vilde faa en Jernbane. Man opnaar endvidere at faa en kortere Strækning at køre mellem Aarhus og Randers, end hvis man gaar ad Kvottrup til. Saa er der endelig her at nævne, at det for mig staar som et aabent Spørgsmaal, hvorledes Færgeforholdene mellem Sjælland og Jylland vil udvikle sig i Fremtiden. Ingen ved, om vi ikke inden ret længe bliver enige om at etablere en Færgeforbindelse mellem f. Eks. Refsnæs og Aarhus. Men dette Forhold bør overvejes, før man skrider til en Løsning af Banegaardsforholdene efter den Hammerichske Plan og maaske derved vanskeliggør et Færgeleje-anlæg og i det hele taget at faa Færgeforholdene ordnet saaledes, som man kunde ønske det. Derfor tror jeg, at man, inden man gaar til den Løsning, som er skitseret i den af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich) udkastede Plan, maa have alle disse Forhold undersøgt. Jeg tror, vi kommer den Vej en Gang, men jeg anser det for at være for tidligt at tage Stilling dertil i Øjeblikket.

Ud fra alle disse Betragtninger er

det, jeg har stillet Forslag om, at den nuværende Banegaard udvides og ombygges, saa at den bliver i Stand til at besørge Trafikken i Aarhus i en Aarrække. Hvor lang den Aarrække vil blive, er der ingen, der ved. Ingen ved, hvorledes Udviklingen i Aarhus, saa lidt som noget andet Sted, vil blive i kommende Tider. Men at Banegaarden efter min Plan nok vil kunne strække til i en betydelig Aarrække, derom nærer jeg ingen Tvivl. Statsbanegeneraldirektionen har herom sagt et Visdomsord, som findes i Bilagene til Betænkningen, hvor det hedder, at den af mig foreslaede Løsning kun vil kunne ventes at række til i en ikke alt for lang Aarrække. Men at den skulde kunne være tilstrækkelig til at række til i en alt for lang Aarrække, har jeg aldrig paastaet. Derimod tror jeg, den vil kunne række til i en ret lang Aarrække, og det antager jeg, at ærede Medlemmer vil være enige i, naar De af Statsbanernes Overslag, som findes i Bilagene, ser, at den Udvidelse, der der foreslaas, er meget betydelig, og naar De ser, at Side-sporene bliver udvidet med 14,580 løbende Meter og Trafiksporene med 3,920 løbende Meter. Det vil sige, at Aarhus Banegaard ved den af mig foreslaede Udvidelse faar et Tillæg af Sporlængde paa 18,500 løbende Meter eller lige ved  $2\frac{1}{2}$  Mil. Det bliver en Fordobling af det nuværende Sporet paa Aarhus Banegaard, og ved denne Fordobling af Sporlængden sker der tillige det, at Trafikken i Havnen kommer til at foregaa udenom Hovedsporene. Den største Anke, man har hørt derovre fra om de nuværende Forhold, er den, at al Havnetrafikken maa foregaa ad Hovedsporene eller over dem. Men dette undgaas efter denne Plan, og jeg nærer derfor ingen Tvivl om, at den vil kunne række til i en saa lang Aarrække, at det er fuldt svarligt at anvende det Beløb dertil, som det vil koste at gennemføre den.

Statsbanegeneraldirektionen har udregnet, at denne Plan vil koste 3,550,000 Kr. foruden Ekspropriationsomkostningerne. Som ærede Medlemmer vil have set i Betænkningen, finder jeg denne Sum sat for højt og foreslaar den sat til 3 Mill. Kr. foruden Udgifter til Arealerhvervelsen, og denne er af Generaldirektionen anslaaet til ca. 1,200,000 Kr. Jeg nævner for de Summer, som Mølleengsprojektet ifølge Generaldirektionens Opgivende formenes at ville koste, nemlig 6,250,000 Kr. Men hertil kommer, at det er forudsat, at Hammel-Banen skal afgive sit Anlæg og i Stedet for skal have den Godt-