

for os kommer Statens eller Statsbanernes Interesser, hvad man nu vil, i første Linie, medens Varetagelsen af de lokale Interesser først kommer i anden Række.

I Tilslutning til de Udtalelser, der er faldet tidligere fra forskellige Sider, anbefaler ogsaa jeg Sagen til en grundig Undersøgelse i Udvalg og til endelig Vedtagelse saa hurtigt, som Forholdene tillader det.

Bojsen: Efter de udførlige Udtalelser fra det ærede 5te Medlem for 9de Kreds (Jensen-Grimsbjerg), til hvilke Udtalelser jeg fuldt ud kan slutte mig, kan jeg fatte mig meget kort, idet der kun er et enkelt Punkt, som jeg har Lyst til at understrege, og det er den overordentlig store Betydning for det østlige Jylland, som Aarhus Havn og Aarhus Trafikforhold har. Vi har i Jylland kun 3 Havne af første Klasse, Esbjerg, Aarhus og Frederikshavn. Aarhus spiller Hovedrollen ved Importen til Jylland, medens Esbjerg væsentlig har Eksporten. For Øjeblikket er jo baade Eksport og Import samlede i Aarhus. Hele den Egn i Jylland, der ligger langs med Østkysten, og som er den frugtbareste og stærkest befolkede Del af Jylland, har store Interesser i, at Havne- og Trafikforholdene ved Aarhus ordnes saa godt som muligt. Man kan om Aarhus sige, at den næst efter København er den By i Danmark, der har de største Fremtidsmuligheder. Kan man regne efter, hvorledes Folketallet er taget til i de sidste Menneskealdrer, vil Aarhus om to Menneskealdrer have omkring 200,000 Indbyggere. Hvis man slaar en Cirkel med Aarhus som Centrum og med en Radius af 7 Mil, vil den Del, der falder indenfor denne Cirkel, skønt det halve er Vand, dog have lige saa stor Værdi som hele Resten af Jylland. Dette er altsammen Beviser for, hvor stor en Rolle Aarhus Havn og Aarhus Trafik i det hele taget spiller for det østlige Jylland. Jeg tror derfor, man skal se noget stort paa disse Forhold. Vi skulde ikke nu tilvejebringe noget, som om et Par Menneskealdrer aldeles ikke var tidssvarende. Det, at der ikke er Gennemkørsel i Aarhus, forsinker jo hele Rejsen gennem Jylland — det samme er Tilfældet ved Randers. Jeg skal ogsaa gøre opmærksom paa, at der Nord for Aarhus ligger et jernbanetomt trekantet Rum mellem Randers og Aarhus, et Rum, der er lige saa stort som Falster. Tiden vil kræve, at der kommer en Bane fra Aarhus direkte til Randers. Den første Bane, der blev anlagt i Jylland, gik fra Aarhus til Viborg. Det havde til

Følge, at Forbindelsen mellem Aarhus og Randers kom til at svinge langt ud mod Vest, til Langaa. Tiden vil selvfølgelig kræve, at Banen kommer til at gaa den korteste Vej mellem de to Byer Aarhus og Randers. Saa vidt jeg ved, vilde Vejen omtrent kunne forkortes med 20 km. Kunde dette naas, og kunde der samtidig opnaas Gennemkørsel ved Aarhus, vilde, antager jeg, Eksprestogene kunne indvinde henimod en Time paa deres Fart op gennem Jylland.

Alle disse Hensyn bør, mener jeg, tages i Betragtning ved Bedømmelsen af dette Lovforslag. Man har efter min Mening ikke Lov til at gøre det finansielle Hensyn saa stærkt gældende her. Har man kunnet anvende en Sned Millioner Kroner til Hovedbanegaarden i Danmarks Hovedstad, saa var det ikke saa urimeligt, om der til Ordningen af Banegaardsforholdene i Jyllands Hovedstad, under Hensyn til den store Betydning, denne By har, blev anvendt, lad os sige Halvparten af, hvad der er brugt her i København.

Med disse Ord skal jeg anbefale det foreliggende Lovforslag til det kommende Udvalg.

Jensen-Toustrup: Det har glædet mig at høre den Samstemmighed, der har været mellem alle de Talere, der hidtil har haft Ordet, om, at der skal og bør gøres noget ved Aarhus Banegaardsforhold. Dette kan alle, der jævnlig kommer paa denne Station, fuldt ud slutte sig til. Nu har der været forskellige Forslag fremme, og det synes at gaa som en rød Traad gennem Forhandlingen her i Dag, at man ikke allerede nu vil slutte sig til noget bestemt Forslag, men at Sagen bør overlades til et Udvalg til nærmere Behandling. Jeg skal derfor kun fremhæve — for øvrigt i Tilslutning til den sidste ærede Taler (Bojsen) —, at det ikke er rigtigt at spare paa Skillingen og lade Daleren gaa. Vi har desværre alt for mange Eksempler paa, at det har været nødvendigt at ombygge Stationer, hvorved disse er blevet mere kostbare end ellers. Jeg behøver kun at nævne Odense Banegaard. For en Aarrække tilbage byggede man en stor Stationsbygning i Odense. Det viste sig senere, at den var for lille og uheldigt beliggende, og man har derfor maattet bygge en ny.

Rettelse.