

sydfra kommer ind til Rysegades Station, skulde Banen føres som en dobbeltsporet Højbane, det vil sige en Bane paa en Dæmning eller Bro omtrent i Højde med første Sal, langs Havnegaden omtrent op til den nuværende Aarhus Ø, og der skulde Hovedbanegaarden, den egentlige Centralstation anlægges paa en Opfyldning uden for Aarhus Ø. Denne Højbane skulde være dobbeltsporet. Det nærmere med Hensyn til Forbindelse og Overgang til andre Baner tror jeg ikke, det vilde være praktisk at gaa ind paa. Men fra Aarhus Ø skulde Kørselen saa foregaa videre, idet man omdannede Aarhus til Gennemkørselsstation ad den af mig nævnte Bane til Kvottrup og derfra videre til Langaa, eller ad hvilken ny Bane man maatte tænke sig at vælge senere. Men skulde man i Stedet for vælge den anden østlige Linie, som jeg har nævnt, passer den ogsaa udmærket ind i Systemet.

Naar man nu har talt saa meget om Sammenligning af Udgifter og har ment, at det var en betydelig Mangel ved den Hammerich'ske Ordning, at den var saa dyr, maa jeg sige, at jeg forstaar saa godt, at man er kommet til det Resultat, fordi man ikke har kunnet klare sig, at naar man vil sammenligne de to Forslag, maa man stille dem ens. Man maa se paa, om begge Forslagene løser de samme Opgaver. Og der er nu det ved det Hammerich'ske Forslag, at det løser betydelig flere Opgaver end de andre Forslag, der har foreligget. Naar man derfor vil have en retfærdig Sammenligning, maa man til de andre Forslag lægge de Opgaver, som løses ved det Hammerich'ske Forslag, og det er vel at mærke Ting, der med Tiden maa tages op til Løsning. Fæster man nu Blikket paa de Opgaver, der er blevet løst ved den Hammerich'ske Ordning, faar man først og fremmest en gennemgribende Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus, der omdanner Aarhus til en Gennemkørselsstation. Dernæst som Nr. 2 en direkte og udmiddelbar Forbindelse fra Havnen, saa udmærket, som den ikke naas ved noget af de andre Forslag. Jeg maa der bemærke, at naar den ærede Ordfører søgte at karakterisere det, som om det væsentlig var det samme, der var naaet, svæver han der i nogen Vildfarelse, idet han ganske saa bort fra, at den hele Forbindelse, man med Flertallets Forslag har med Havnen, er en højst uheldig Sporlinie, der ikke alene har skarpe Kurver, men ogsaa en Stigning af 1 : 60 fra Havnen op til Bane-gaarden. Denne Forbindelse er absolut ikke tilfredsstillende; selv om man i Øjeblikket kan sige, at det kan gaa, vil det ikke vare

ret længe, før der vil kræves Forbedringer. Og det vil da tvinge sig frem, det, der er foreslaaet andetsteds i Regeringens Forslag, at man maa ty til en sydlig Bane fra Aarhus Sydhavn til Stambanen. Den tredie Opgave, der er løst ved det Hammerich'ske Forslag, er den direkte og dobbeltsporede Forbindelse med Djurslandsbanen til Ryomgaard og Grenaa. Man har nok sagt, at disse lokale Baner behøver ikke direkte Forbindelse med Stambanen, men jeg tror dog, at det er en Paastand, der ikke er holdbar. De lokale Baner har betydelige Fordele af at komme i Forbindelse med Stambanen, og ogsaa for Djurslandsbanen er det en stor Fordel at komme ind til Stambanen, hvad den ikke vil efter de andre Forslag. For det fjerde har det Hammerich'ske Forslag, det vil sige det fuldstændige Forslag, en dobbeltsporet Forbindelse fra Aarhus fra Stambanen Syd for Byen Norden om Byen til Kvottrup ved Stambanen. Naar man derfor vil sammenligne det Hammerich'ske Forslag med de andre Forslag, maa man til dem føje, hvad der behøves for at faa denne dobbeltsporede Forbindelse i Stand. For at klare en Misforstaaelse, der let kunde indtræde, vil jeg bemærke, at der i Mindretallets Forslag nok er optaget den til Dobbeltspor byggede Banelinie til Kvottrup, men i selve Forslaget er der kun optaget det ene Spor, idet det foreløbig er fuldt tilfredsstillende med dette ene Spor. Det bevirker, at der i Forslaget er optaget 400,000 Kr. mindre end den Sum, der er nævnt andetsteds i Betænkningen, hvor det samlede Forslag er omtalt. Naar man vil se paa alt, hvad der er opnaaet, naar det Hammerich'ske Forslag er færdigt, maa man endvidere tage i Betragtning, at der, foruden hvad der iøvrigt er tilvejebragt gennem det, stadigvæk bestaar den enkelte Sporforbindelse fra Aarhus til Kvottrup. Hele Udgiften til det Hammerich'ske Forslag vil efter hans eget Overslag beløbe sig til : for det første, hvad Mindretallet har foreslaaet, 8,4 Mill. Kr., samt det andet Spor til Kvottrup, 0,4 Mill. Kr., i det hele 8,8 Mill. Kr. For at komme til nogle Tal, der kan forstaas af en lyttende Forsamling, har jeg afrundet Tallene opad, men Afrundingerne andrager for det Hammerich'ske Forslag kun omtrent en Snes Tusind Kroner.

Naar man nu vil sammenligne dette Forslag med Forslag „Q“ eller Forslag „M“, som Ordføreren meget rigtigt bemærkede, er det fuldstændige Forslag, hvoraf Forslag „Q“ jo kuu er en Begyndelse, maa man først og fremmest bemærke, at dette Forslag jo ikke tilnærmelsesvis har