

løst alle de Opgaver, som det Hammerich'ske Forslag har løst. Og hvis man vil naa til en retfærdig Sammenligning, maa man spørge om, hvad vil Forslag „M“ koste, naar det udvikles saaledes, at det løser de samme Opgaver som det Hammerich'ske Forslag; ellers kommer man ikke til en retfærdig og fair Sammenligning. Jeg maa der gøre en Undskyldning, fordi der i Mindretallets Betænkning er glemt en lille Sum. Denne Forglemmelse kommer dog hverken til Fordel for det Hammerich'ske Forslag eller til Belastning for det andet. Vi havde forstaaet det saaledes af Tegningerne og Beskrivelserne, der forelaa, som om Tilskuddet til Udvidelsen af Ringbaneviadukten i Mølleengen, som Staten var pligtig til overfor Aarhus Kommune, kun var nødvendig ved det oprindelige Forslag, men ikke ved Forslag „M“. Men efter at Betænkningen var trykt, ser vi i en Skrivelse fra den højtærede Trafikminister oplyst, at for Forslag „M“ beløber dette Tilskud sig tværtimod til 290,000 Kr., som altsaa rettelig maa lægges til de Udgifter, hvormed dette Forslag maa belastes for at kunne sammenlignes med det Hammerich'ske. For nu ikke at give alt for mange Tal vil jeg kun bemærke, at lægger man dette Tilskud til og tager i Betragtning ikke Ekspropriationen, men den Merudgift af 1 Mill. Kr., som følger af den særdeles kostbare Ekspropriation, der hører til Forslag „M“, af hele Haldsgade og en hel Mængde dertil hørende Huse — det er en Gade, som gaar langs med Stambanen ved dennes Indførsel Vest fra til Aarhus Ryesgades Station — og endvidere det for en nogenlunde tidssvarende Havneforbindelse absolut uafviselige sydlige Havnespor, som Ordføreren vilde afvise, saa vokser Udgiften ved Forslag „M“ op til en Sum af 8,54 Mill. Kr. Men dertil maa endnu lægges det, der kræves til Løsningen af den tredie af de Opgaver, som det Hammerich'ske Forslag har løst, nemlig en direkte og oven i Købet dobbeltsporet — vi nøjes med en enkeltsporet — Forbindelse med Djurslandsbanen. Ellers har man nemlig ikke et retfærdigt Sammenligningsgrundlag. Og dær tog vi det, som Regeringen har foreslaaet, men som ingenlunde bliver mindre nødvendigt ved Forslag „M“, nemlig Forbindelsen — som for Resten er reg-

net meget billigt — fra Lystrup Station paa Djurslands-Banen Norden om Aarhus til Mundelstrup paa Stambanen. Det er 600,000 Kr. Den ærede Ordfører kunde her have Ret i at sige, at der ikke er Brug for noget andet Spor til Kvottrup, men naar vi vil opnaa den samme Værdi af Løsningen, saa maa vi regne med et saadant Spor, da Stambanen ellers kun har et eneste Spor fra Aarhus til Kvottrup, og det Hammerich'ske Forslag har ikke mindre end tre. Derfor er det ikke alene retfærdigt at lægge det til, men der bliver endda noget tilbage i Favør af det Hammerich'ske Forslag. Naar vi lægger det ene Spor fra Aarhus til Kvottrup til, forhøjes den hele Sum saaledes, at den med Afrunding opad bliver 10,3 Mill. Kr. for det fuldstændige Forslag „M“, bragt til den samme Fuldkommenhed som det Hammerich'ske. Jeg skal bemærke, at de Afrunding, jeg har gjort mig skyldig i, alt i alt ikke løber op til mere end 10,000 Kr.; det er altsaa en mindre Afrunding end paa det Hammerich'ske Forslag.

Men saa siger den ærede Ordfører med Rette, at det er en Fordel ved Forslag „M“, at det tilsteder en senere Overgang til Gennemkørsel. Ja det er en Fordel, men det er en dyr Fordel, thi selv om man nu meget betimeligt bestemmer sig til at gaa over til Gennemkørsel — med „meget betimelig“ mener jeg, at man har bestemt det, inden man har bygget Banen fra Lystrup til Mundelstrup, og inden man har faaet Banen Aarhus—Kvottrup dobbeltsporet —, saa kommer man alligevel til, at man maa lægge først en Højbane til, som der er i det Hammerich'ske Forslag, og som ogsaa bliver nødvendig for Gennemkørselen efter Forslag „M“. Den regner vi til det samme Beløb — dær maa jeg vist tage 2 Decimaler — nemlig 1,38 Mill. Men til denne Højbane kræves der en Tilslutning, som koster godt og vel 70,000 Kr. Dertil maa nødvendigvis føjes en Udvidelse af Aarhus Ø Station; den slipper man ikke for. Det kan ikke hjælpe, at man siger, at man ikke trænger til den i Øjeblikket; naar det Tidspunkt kommer, da man vil lave Gennemkørsel, vil Forholdene kræve den. Den var kalkuleret til saadant noget som 1,2 Mill. Endelig er der Kvottrup-Banen, 1,6 Mill. Kr. Altsaa, hvis man vælger den Linie — man kunde jo vælge den