

dog vil antage, det ærede Mindretal ikke vilde være med til —, eller ogsaa maatte der udgaa et særligt Spor, som da maatte føres direkte ind til Centralbanegaarden. Det kan man ikke kalde en bekvem Adgang for de industrielle Virksomheder.

Den ærede Ordfører for Mindretallet opfordrede til at se stort paa denne Sag og se paa Helheden og hævdede, at denne Plan vilde være et fortrinligt Led i den store, gennemgribende Ordning af Baneforholdene paa Jyllands Østkyst. Jeg maa overfor det ærede Medlem hævde, at hvis man vil se stort paa Tingene, egner Plan „M“ sig akkurat lige saa godt dertil. Der kan diskuteres om, hvorvidt en saadan Indføjning af Aarhus Banegaard i det Banenet, som det ærede Medlem havde tænkt sig, vil blive en Smule mere eller mindre kostbar. Men naar man ser lidt stort paa Tingene, kan det da endelig ikke være afgørende, og det vilde være meget beklageligt, om Aarhus Banegaards Skæbne skulde gøres afhængig af, at man opnaaede Enighed om hele Ordningen af Østkystbaneforholdene, som det ærede Medlem sigter til. Det tror jeg for min Part ikke. Jeg tror slet ikke, at man vil kunne opnaa Enighed om at føre disse Hovedlinier frem paa væsentlig anden Maade, end de nu ligger. Jeg tror ikke, man kan opnaa Enighed om andet end at forsyne den bestaaende Hovedbane med dobbelt Spor og ad den Vej gøre den saa nyttig som mulig. Hvad man skulde opnaa derudover, tror jeg rigtignok ligger ganske overordentlig langt ud i Tiden.

Det ærede Medlem mente, at man ved Sammenligning med de andre Forslag maatte føje et passende Beløb til dem for at konstatere, hvad de vilde koste, hvis de skulde give de samme Fordele som det Hammerichske Forslag. Paa dette Punkt mener jeg rigtignok, at det ikke er nødvendigt at følge det ærede Medlem fuldt ud, thi hvis man ikke er enig om at ville opnaa disse Fordele, men mener, at Ordningen vil være tilfredsstillende uden de nye Baneanlæg, det ærede Medlem kræver, er der ikke nogen Mening i at regne med disse Udgifter.

I Betænkningen staar anført, at hvis man vil gennemføre Plan „M“ med samme Virkning som det Hammerichske Forslag, vil man komme til et Beløb af 12,5 Mill. Kr., som det ærede Medlem for øvrigt, saa vidt jeg husker, rettede til 12,8 Mill. Kr. Disse 300,000 Kr., som det ærede Medlem saaledes skyndte sig at lægge til, fremkommer ved, at der er givet den Oplysning,

at Forlængelsen af en Bro, som efter Regeringsforslaget var kalkuleret til 225,000 Kr., efter Plan „M“ vil komme til at koste 290,000 Kr. Det giver ikke en Forskel af 290,000, men kun en Forskel af 65,000 Kr., som det ærede Medlem er berettiget til at lægge til, saa vidt jeg forstaar. (Rambusch: Den var der ikke medregnet noget for i vor oprindelige Beregning). Dernæst hørte jeg det ærede Medlem nævne 1,2 Mill. Kr. til en Udvidelse af Aarhus Østbanegaard. Men disse 1,2 Mill. Kr. forekommer det mig dog slet ikke, der foreligger nogen Berettigelse til at regne med.

Der er i Betænkningen endvidere anført nogle Bemærkninger, som forekommer mig at være i stærk Strid med den almindelige Enighed, der jo har været om at ville fremme denne Sag, Bemærkninger, som er fremsatte af det ærede Mindretal, og som synes mig nærmest at have til Formaal at bortforklare den paastaede Nødtilstand paa Aarhus Banegaard, ligesom at benægte, at den i Virkeligheden findes, ligesom at give Udtryk for, at hvis Statsbanerne vilde tage sig sammen og dirigere Kørselen fornuftigt, kunde det hele i Virkeligheden godt være det samme. Jeg har overfor Udvalget anført de Oplysninger, jeg har kunnet anføre om, hvilke Vanskeligheder der er i Vejen for at føre, saaledes som man der har udtrykt det, Trafikken om ad en Sidelinie, Vanskeligheder, som for Tiden er meget store, blandt andet af den Grund, at det vilde kræve ikke blot mere Personale, men ogsaa yderligere Maskiner.

Dernæst siger man: „For at fremhæve de yderst fortvivlede Forhold paa Aarhus Banegaard har man ogsaa anført Eksporten af Landbrugsprodukter, der siden Krigens Udbrud er flyttet fra Esbjerg til Aarhus, og det maa jo indrømmes, at Trafikken paa Aarhus derved forøges“. Men sammenligner man dermed den Trafik, som efter Mindretallets Formening vilde kunne føres uden om Aarhus, kommer Mindretallet til det Resultat, at medens Trafikken paa Aarhus er forøget med 3,000 Vognladninger, vilde den kunne aflastes med 15—20,000 Vognladninger. Jeg ved ikke, om noget af disse Tal er rigtigt, men jeg maa fremhæve, at det gør for Stationsarbejdet og for Stationens Udnyttelse i det hele selvfølgelig en ganske overordentlig Forskel, om disse Vognladninger ankommer til Aarhus for der at blive ekspederet ned til Havnen, eller de bliver ført forbi Aarhus. Men helt bortset herfra vil