

jo rigtig nok. Men saa lægger Mindretallet noget andet til, som slet ikke hører med til Flertallets Forslag, og som heller ikke bør sættes i Forbindelse dermed. Der regnes med en Jernbane fra Lystrup til Mundelstrup. En saadan Jernbane har der været talt om. Der har ikke været Forslag om den, men den har været nævnt, og det har været angivet, hvad Bekostningen vilde være; men det har været i Forbindelse med Lovforslaget, altsaa i Forbindelse med Mølleeng-Projektet. Det, man havde tænkt dermed, var at faa dannet en Centralbanegaard i Aarhus og faa det hele samlet paa eet Sted i Mølleengen. Derfor var den Tanke fremme at bygge en Jernbane fra Lystrup til Mundelstrup, saaledes at Grenaa—Ryomgaard-Banens Tog kunde føres ad den Vej ind til Aarhus. Men lad mig sige, at hvis der virkelig var kommet Forslag frem om en saadan Plan, vilde der have rejst sig en meget stærk Modstand derimod. Ryomgaard-Jernbanen er en Lokalbane, og de allerfleste rejsende, ja, næsten alle de rejsende med denne Jernbane staar af ved Aarhus Østbanegaard. Det er kun de enkelte, der skal videre enten med Skib eller med Tog ad Hovedlinierne, der befordres videre; men det kan jo gøres i en enkelt Vogn. Altsaa, den store Mængde af rejsende, der kommer ind fra Landet om Formiddagen og rejser hjem igen om Eftermiddagen, staar af ved Aarhus Østbanegaard, og de vilde naturligvis have rejst en overordentlig stærk Modstand mod at bygge en Lystrup—Mundelstrup-Bane; thi det vilde forlænge Vejen saadant noget som ca. 16 km eller lidt over 2 Mil, og for en Lokalbane, hvis fleste rejsende kommer saadant noget som 1, 2, indtil 3½ Mil borte fra, betyder det jo et vældigt Tillæg at faa Linien gjort 2 eller over 2 Mil længere. Men det var altsaa af Hensyn til Planen om at danne en Centralbanegaard i Mølleengen, at dette Forslag var fremme. I Forhold til Flertallets Forslag er der ingen som helst Grund til at regne med en Lystrup—Mundelstrup-Bane, der er beregnet til 600,000 Kr., og disse 600,000 Kr. maa altsaa gaa fra.

Saa er der regnet med en Bane fra Sydhavnen til Mølleengen over Marselisborg-Terrainet til 1 Mill. Kr., og denne Million maa ogsaa gaa fra. Sagen er nemlig den, at kan Godset fra Sydhavnen befordres til den Plads, hvor den Hammerichske Banegaard tænkes lagt ude mod Riis Skov, kan det ogsaa befordres til den Plads, som Flertallet foreslaar ved Mølle-

engen. Sporene fra Sydhavnen og fra Møllehavnens sydlige Mole mødes ved Aaens Udløb i Havnen, og der skilles de, saaledes at der fører et Spor op imod den nuværende Banegaard og ud i Mølleengen og et andet Spor op langs Havnen. Det Spor, der fører ud imod Mølleengen, gaar paa Jernbanens Grund paa indhegnet Plads, og der kan man selvfølgelig bedre køre, end man kan paa en Kajplads og ud imod en aaben Gade som der, hvor det andet Spor gaar, der fører ud til den Plads, hvor den Hammerichske Banegaard tænkes lagt. Denne Million maa altsaa ogsaa gaa fra. Der er kun den Forskel, at i Forbindelse med Flertallets Plan kan man bygge en Jernbane til Sydhavnen, om man vil, men det kan man ikke i Forbindelse med den Hammerichske Plan. Man har dernæst nævnt et andet Spor til Kvottrup. Ja, det kan man maaske godt regne med; men jeg tror, det maa forme sig paa en noget anden Maade. Man kunde tænke sig, at Planen var gennemført, at der var anlagt baade en Personbanegaard og en Godsbanegaard, og saa kommer Kravet om Dobbeltsporet op igennem Jylland eller i alt Fald mellem Aarhus og Randers. Saa kommer Valget til at staa imellem, om man vil have en ny Jernbane igennem et jernbanetomt Rum direkte til Randers, eller om man vil bygge et andet Spor paa den nuværende Linie over Langaa til Randers. Men det staar Bevillingsmyndigheden altsaa frit overfor til den Tid. Der er Mulighed for at gaa, hvilken Vej man helst vil, og jeg vil betone, at der er navnlig ogsaa Mulighed for at gaa igennem Aarhus og igennem det jernbanetomme Rum og bygge en ny Jernbane til Randers.

Det ærede Mindretals Beregning er altsaa ikke rigtig med Hensyn til Anlægget. Den er det heller ikke med Hensyn til Driftsudgiften. Mindretallet anfører en Sum af 128,000 Kr., som en delt Banegaard vil koste mere end en samlet Banegaard. Det er nogle Tal, som er tagne fra et andet Forslag, det var til en Sammenligning mellem Mølleengs-Projektet og Plan „M“, men det kan man ikke overføre fra Forslaget om Anlæg af en Godsbanegaard i Mølleengen til den Hammerichske Plan, for den er jo noget anderledes. Det var derfor min Overbevisning, at den Hammerichske Plan vilde blive i alt Fald lige saa dyr i Driftsudgifter som den Plan, Flertallet foreslaar. Men for at indhente Oplysninger paa Steder, hvor