

anden, og saa bliver Tallene anderledes, men det er denne, der gør det lettest at faa en virkelig retfærdig Sammenligning —, kommer Forslag „M“, udvidet til at omfatte Gennemkørselstationen, op til ialt 12,8 Mill. Kr.

Holder vi os til Hammerichs Overslag, der for Resten er saa godt dokumenteret, at det med Hensyn til Paalidelighed fuldt ud kan staa Maal med de Overslag, som vi plejer at faa fra selve Statsbanerne, saa er Tallet for det Hammerich'ske Forslag 8,8 Mill. Kr. Statsbanerne har erklæret, at Forslagets Gennemførelse maatte blive betydeligt dyrere, men der har aldrig for os foreligget en virkelig dokumenteret Begrundelse og Detailberegning for denne Fordyrelse, saa vi staaer noget skeptiske overfor den. Herefter kommer Forslaget op paa 10½ Mill. Kr. Men der er her en Post, som slet ikke hører med til noget af Forslagene, idet der er beregnet Dobbeltspor fra Kvottrup til Hinnerup. Vi kunde lige saa godt tage det med og altsaa lade Sammenligningsomraadet ende ved Hinnerup, men saa maatte vi lægge disse 400,000 Kr. paa samtlige Forslag. Derfor synes jeg, det er naturligere at lade Sammenligningsomraadet ende ved Kvottrup, og saa er selv efter Statsbanernes Overslag det Hammerich'ske Forslag ikke dyrere end 10,1 Mill. Kr. Forslag „M“ kommer derimod, naar det bibeholder Rebroussementsprincippet, til at koste 10,3 Mill. Kr., og hvis det skal omdannes til Gennemkørsel, vil det i det mindste koste 12,8 Mill. Kr.

Det er disse 3 Tal, som maa sammenlignes, naar man vil have en virkelig retfærdig Sammenligningsbasis for de forskellige Forslag med Løsning af de samme Opgaver. Og saa er Opgaverne endda ikke løste saa komplet i det Forslag, der kunde udvikles af Forslag „M“, som i det Hammerich'ske. Naar jeg tillader mig at sige, at de dog ikke er løste saa komplet, saa er det ikke noget, jeg selv har fundet paa. Jeg kan der støtte mig til Udtalelser, der fremkom i det andet Ting i Samlingen 1914—15 fra Regeringen — de findes i Tillæg B, Sp. 2369—70. — om, at det Hammerich'ske Forslag, naar de forskellige Krav opfyldes, som Statsbanerne har stillet, i hvert Fald kan ligestilles med Regeringsforslaget — det vil altsaa i Virkeligheden sige: stilles noget højere.

Jeg føler mig overbevist om, at de ærede Medlemmer, som har kunnet følge denne maaske noget besværlige Udvikling og sammenholdt den med Udtalelser andetsteds fra og med de Begrundelser, der er fremsatte fra begge Sider i Betænkningen,

vil erkende, at det Hammerich'ske Forslag har den absolutte Overlegenhed baade teknisk og økonomisk. Jeg har her nøjedes med at holde mig til de store Træk. Jeg er meget stærkt fristet til yderligere at dokumentere, hvad jeg her har fremført, ved Punkt for Punkt at gaa ind paa alle Detaillerne, af hvilke nogle er oplyste i Mindretallets Betænkning, medens andre tilstrækkeligt fremgaar af det, jeg har udtalt. Men jeg er blevet noget advaret ved at se den Behandling, som fandt Sted i Fjor i det andet høje Ting, idet den overmaade grundige og dygtige og indgaaende Polemik, der dér førtes, resulterede i, at Forslaget belemredes med en saa uhyre Mængde Detailler, at selv den, der gerne vilde se til Bunds i det, næsten ikke kunde faa Øje paa Helheden for alle Detaillerne. Jeg tror derfor, jeg gør rigtigt i at gemme yderligere Detailler, indtil jeg næste Gang vel sagtens bliver kaldt frem ved Indvendinger, der gøres. Der er navnlig et stort Spørgsmaal, som der vilde være megen Grund til at gaa til Bunds i, nemlig de Indvendinger, der er rejste fra Havnens Side, og de forskellige Betragtninger, der er anstillede om den fremtidige Havneudvikling. Det kan friste mig og har fristet mig længe, og det har ogsaa fristet Statsbanernes Talsmænd i den saglige Diskussion, der har været ført i Teknisk Forening og i dens Tidsskrift. Men jeg tror, jeg gør rigtigt i foreløbig at lade det ligge, og jeg vil gerne bede ærede Medlemmer om, hvis Sagen her skulde true med at drukne i Detailler, da at fastholde de her optrukne Hovedlinier, som viser, hvor langt fyldigere og bedre og mere omfattende Opgaven er løst af Etatsraad Hammerich, og hvorledes dennes Løsning ret beset, naar man virkelig trækker alle de Punkter frem til Sammenligning, som skal frem, ogsaa absolut er den billigste. Den ærede Ordfører sagde, at Driftsudgiften ikke var billigere, og at det var urigtigt, naar jeg havde benyttet en Opgivelse fra Statsbanerne om, at Driften af to adskilte Stationer blev dyrere end Driften af en enkelt Station. Hvis det er urigtigt, ligger det urigtige ikke hos mig. Jeg garanterer ikke for Tallet, det har jeg ganske simpelt taget fra Statsbanernes Opgivelse, men at man ikke skulde have Lov til at anvende det samme Princip, hvad enten de adskilte Stationer ligger paa det ene eller det andet Sted, det synes jeg er en dristig Paastand. Det kan jeg ikke gaa med til, det synes jeg ikke, der er nogen overbevisende Logik i. Det glæder mig meget, at Statsbanerne indrømmer, at Driften bliver billigere efter den Hammerich'ske Ordning.