

Bane var tidligere sat til 1:100, men er nu efter den Kritik, Statsbanerne har rettet imod det, sat ned til 1:120, hvilket naturligvis er en Forbedring. Men efter Statsbanernes Opfattelse bør man ikke have en stærkere Stigning end 1:150, idet Stigningen i dette Tilfælde kun ligger 150 m fra Enden af Perronen. Nu har man forsvaret det Hammerichske Forslag med, at der paa Strækningen Aarhus—Hasselager er en Stigning 1:100, men dette Forsvar er ikke godt, thi for det første er der saa vel fra den nuværende Rysegades Station som fra Regeringsforslagets Station i Mølleengen saa lang en Afstand fra Perronen til denne Stigning, at Toget kan naa at komme i Fart, inden Stigningen begynder, og for det andet har netop Stigningen paa Strækningen Aarhus—Hasselager givet Anledning til betydelige Ulemper, idet det jævnlig er hændet, at Tog har maattet standse foran Hasselager Holdeplads og ikke har kunnet komme i Gang igen, før Toget er skilt ad. En Stigning af 1:120 maa altsaa teknisk set anses for utilladelig ved en stor ny Station paa en Hovedbane som den østjydske Jernbane. — Der er henvist til, at der ogsaa andre Steder i Landet findes tilsvarende Stigningsforhold, f. Eks. paa Vejle—Give Banen; men det kan man virkelig ikke anvende i denne Forbindelse, for Vejle—Give-Banen er bygget som Privatbane og er derefter overtaget af Statsbanerne, og ydermere var det selve Forholdene, der umuliggjorde at opnaa bedre Stigningsforhold, hvilket jo imidlertid ikke er Tilfældet her; her kan man opnaa de Stigningsforhold, som behøves, man maa blot finde sig i, hvad det koster.

Herudover skal jeg ikke gaa i Enkelt-heder med Hensyn til de tekniske Indvendinger, som kan gøres mod den Hammerichske Plan. Jeg vil være tilbøjelig til at tro, at hvis der ikke var andet i Vejen, vilde Mindretallet neppe modsætte sig en Bevilling, der er tilstrækkelig stor til at gennemføre Planen saaledes, som Statsbanernes Ingeniører maa kræve for at tage Ansvaret for den. Jeg kunde til en vis Grad sige, at det for mig ikke vilde være afgørende, at Bekostningen ved det Hammerichske Forslag er blevet større end ved Plan „M“, hvis ikke den Omstændighed, at Forslaget er saa dyrt, vilde være tilstrækkelig til, at Forslaget ikke vilde kunne gennemføres i Rigsdagen. Men foruden denne Betænkelighed mener jeg, at en nærmere Betragtning af de to Planer, som foreligger, i Virkeligheden falder ud til Fordel for Plan „M“. Og nu

kan man gerne sige, at hvis der her i Tinget havde samlet sig et Flertal om det Hammerichske Forslag, som det ærede 5te kongevalgte Medlem (Jørgen Berthelsen) udtrykte det, saa havde jeg ogsaa støttet det. Ja, saa havde jeg været nødt til at støtte det, fordi der maa ske noget, men dermed har jeg jo ikke sagt, at de forskellige Forslag er lige gode, og det er det, jeg mener ikke er Tilfældet. Jeg mener ikke, det Hammerichske Forslag tilfredsstiller i samme Omfang som Plan „M“, som jo altsaa nu er det eneste dermed konkurrerende Forslag.

Ved Gennemgangen af Udvalgs-Mindretallets Betænkning finder jeg straks i Begyndelsen den besynderlige Bemærkning, at Forholdene ved Østbanegaarden „sikkert snart vil nødvendiggøre en grundig Omordning med Krav om nye store Bevillinger“. Jeg har undret mig meget over, hvor det ærede Mindretal havde den Oplysning fra. Nu gik det ærede 5te kongevalgte Medlem (Jørgen Berthelsen) til Bekendelse. Saa vidt jeg forstod, er det det ærede Medlem, som mener at sidde inde med den Viden; men indenfor Statsbanerne kender man intet til, at der ved Østbanegaarden ved Aarhus forestaar noget som helst større Udvidelsesarbejde, saa jeg maa hævde, at denne Oplysning staar ganske for det ærede kongevalgte Medlems Regning.

Dernæst anføres det i Betænkningen som Argumenter imod saa vel Regeringsforslaget som Plan „M“, at man derved fjerner Trafikken fra dens naturlige Centrum, Havnen. Det kan naturligvis lyde ganske bestikkende, at det er rart, at Havnen og Godsbanegaarden ligger nær ved hinanden, men ved nærmere Overvejelse vil man vistnok indrømme, at Spørgsmaalet om Afstanden mellem Havnen og Godsbanegaarden i det store og hele kun har Interesse for Havnen og Banen; for Publikum er Afstanden ganske ligegyldig. De, der skal levere eller afhente Gods, har alene Interesse af, at Banegaarden ligger centralt og bekvemt for dem, og ingen vil kunne paa-staa, at en Godsbanegaard i Mølleengen skulde ligge mindre bekvemt end den af det ærede Mindretal foreslaaede Centralbanegaard ved Aarhus Ø. Den ligger bekvemt og centralt i Mølleengen og har yderligere den Fordel, at der vil kunne skabes aldeles fortrinlige Adgangsvilkaar til den, hvilket derimod ikke vil kunne ske ved den Hammerichske Godsbanegaard, hvor Tilkørselen skal ske — der er kun een eneste Mulighed — ud for Tværgade; Tilkørselen skal ske tværs over