

og Glæde ved at henvise til, at der ved Lovforslaget tilsigtes opnaaet en Ordning, som blandt andre jeg har staaet som Talsmand og Forkæmper for gennem hele den Række af Aar, der er gaaet siden Samlingen 1908—09, da jeg havde den Ære som Trafikminister at fremsætte et Lovforslag om Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus. Det er ikke nogen Overraskelse, i hvert Fald ikke for mig og antagelig ikke for noget af Tingets Medlemmer, at der foreligger et Lovforslag nu, og at dette Lovforslag i sine Hovedtræk ser ud, som det gør. Gennem tidligere Vedtagelser saavel af Loven om Godsbanegaarden i Aarhus som af Loven om forskellige Jernbaneanlæg er det i Virkeligheden indirekte slaaget fast, at kun en Ordning af Personbanegaardsforholdene i Aarhus som den, hvorom der her foreligger Forslag, er mulig.

Der kan ved Lovforslagets første Behandling selvfølgelig ikke være Tale om at komme ind paa Detailler, hvad der ogsaa er vanskeligt allerede af den Grund, at der til Omtalen af disse Detailler hører Oplysninger, som endnu ikke er tilgængelige for Tingets Medlemmer; men selv om disse Detailler var tilgængelige, vilde det være nødvendigt, at man havde Planerne for sig, saa at man kunde paavise deres nærmere Udførelse i Praksis. Jeg er, som jeg allerede har haft Lejlighed til at sige, enig i det Hovedprincip, der ligger til Grund for Lovforslaget, og som gaar ud paa at omdanne Aarhus Personbanegaard til en Gennemkørselsstation, hvad den kun delvis er for Tiden, og at knytte Forbindelse mellem den nuværende Personbanegaard ved Ryesgade og den projekterede dobbeltsporede Bane fra Aarhus Østbanegaard til Randers. Selv om man regner med de Tal, der findes i Bilag 2 til Lovforslaget, hvor Udgiften er kalkuleret til 5 330 000 Kr., er det et meget stort Beløb, der vil medgaa til den endelige Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus, men vi ved jo alle, at Overslagssummerne er baserede paa de i Juli 1914 gældende Enhedspriser, og der maa derfor regnes med et 2—3 Gange saa stort Beløb, hvis Arbejderne skal udføres under Prisforhold, der svarer til de øjeblikkelige. Dette ved man imidlertid ikke noget om, og det er altsaa for saa vidt af mindre Interesse at opholde sig ved Tallene. Til Sammenligning vil jeg blot lige nævne, at i det Lovforslag, som forelæses her i Tinget i Samlingen 1908—09, var Udgiften kun beregnet til 4 576 000 Kr., og heri var indbefattet baade en Godsbane-

gaard i Mølleengen og den fornødne Forandring og Udvidelse af Personbanegaarden ved Ryesgade. Nu er det, som ærede Medlemmer vil vide, ved særlig Lovvedtaget at anlægge en Godsbanegaard i Mølleengen til lidt over 3½ Mill. Kr., og nu stilles der altsaa her Forslag om en Udvidelse af Personbanegaarden til 5 330 000 Kr. Det er, som sagt, gamle Priser, der er lagte til Grund, saa enhver kan se, at Kravet om en Udvidelse af Aarhus Banegaard i de forløbne Aar er vokset mægtigt. Det hænger naturligvis i høj Grad sammen med, at Aarhus mere og mere er blevet og sikkert i Fremtiden i endnu højere Grad vil blive Knudepunkt for Samfærdselen i Jylland. Den højtærede Minister har i saa Henseende med Rette peget paa den Forandring, der vil ske, naar der maatte blive gennemført, hvad jeg haaber ikke skal være alt for længe, en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus. Alle de mange Baner, navnlig Statsbaner, men ogsaa enkelte Privatbaner, der samler sig i Aarhus, samt Færgeforbindelsen fra Kalundborg gør, at det efter min Mening er fuldt berettiget, at man nu ofrer det overordentlig store Beløb, som der vil blive Tale om, hvad enten vi regner med de gamle Priser eller med Krigspriser, og som vil være en Nødvendighed. Jeg er for saa vidt tilfreds med, at det har trukket noget i Langdrag med den endelige Ordning, thi det er givet — selv om man altid paa ethvert Tidspunkt mener, man er forudseende med Statsbaneanlæg —, at man vilde ikke og kunde ikke i 1908—09 og for Resten heller ikke de senere Gange, hvor der har været Forslag fremme, være saa forudseende, at man turde gaa til Rigsdagen med Forslag om en Ordning af Personbanegaardsforholdene eller Banegaardsforholdene i det hele i Aarhus i Overensstemmelse med det, der nu foreligger. Man vilde den Gang have sagt: Hvordan i Alverden kan De tænke Dem, at der vil blive Brug for Banegaardsudvidelser i saa stor Udstrækning, og at der navnlig skal tages Sigte paa en Forbindelse fra Hovedbanegaarden ud over Østbanegaarden op til Randers? Man vilde have sagt, at det Opland, der er mellem Aarhus og Randers, kan henvises til Betjening af Privatbaner, elektriske eller Dampbaner, som der allerede paa det Tidspunkt var Tale om. Efter den Ordning, man har faaet, er det, synes jeg, klart, at man har Grund til at være tilfreds med, at der nu er foreslaaet en Banegaardsudvidelse, der virkelig tager