

vil gerne hurtigst muligt gøre disse Forhold ideelle. Naar man tager Hensyn til den store Nytte, et saadant Anlæg vil gøre, og til, at Gennemførelsen af denne Sag vil gavne Aarhus By, idet den faar virkelig velordnede Baneforhold, og naar man samtidig ved, at en Gennemførelse af Dobbeltsporet op gennem Jylland og Gennemkørsel ved de to Byer Aarhus og Randers vil have meget stor Betydning for Trafikforholdene i det hele i Østjylland, saa er man rolig, naar man anbefaler denne Sag til Gennemførelse. Jeg skal derfor tillade mig at anbefale det høje Ting at stille sig velvilligt til Sagen og tilsige mit Partis Støtte til Sagens Gennemførelse.

**S. Thomsen:** Efter de respektive Ordføreres Udtalelser at dømme kan man jo være temmelig sikker paa, at dette Lovforslag bliver gjort færdigt her i dette høje Ting. Jeg vil derfor lykønske den højtærede Trafikminister til, at denne vigtige Sag er saa nær sin Løsning, som den synes at være. Ligesom Forslagene om Godsbanegaarden, Dobbeltsporet til Vigerslev og det tredje og fjerde Spor Hellerup—Charlottenlund, der blev vedtaget her, anser jeg dette for at være et meget betydningsfuldt og anerkendelsesværdigt Forslag, som jeg er sikker paa overalt vil møde den største Interesse.

Spørgsmaalet om Aarhus Banegaard er en meget gammel Sag. Men hvis man ser tilbage i Tiden og spørger, hvad Grunden er til, at denne vigtige Sag og mange andre vigtige Jernbaneforslag ikke er blevet fremmet her i Rigsdagen, tror jeg, Skylden ligger nærmest hos den bevilgende Myndighed, altsaa Rigsdagen. Der har ikke tidligere fra Statsbanernes Administrations Side manglet Fremsyn med Hensyn til Kommunikationernes Forbedring her i Danmark. Jeg skal erindre om afdøde Generaldirektør Tegner, som i sin Tid havde vigtige Forslag fremme og blev støttet meget kraftigt af daværende Indenrigsminister Bardenfleth. Det var i Aarene 1898—99, at Bardenfleth forelagde meget vigtige Forslag til Udvikling af hele vort Jernbanevæsen og vore Kommunikationsmidler. Jeg vil gerne have Lov til her ved Behandlingen af denne Sag at om tale de forskellige Forslag, som Bardenfleth den Gang fremsatte og meget varmt anbefalede. Der var Forslag om Banegaardsforholdene i Aarhus, om en fast Bro mellem Sjælland og Falster, om Ordning af de københavnske Banegaardsforhold, om Dobbeltspor gennem Jylland og om en Bane direkte fra København

til Køge. Vigtige Forslag laa paa Rigsdagens Bord for 20 Aar siden, men af dem er kun Ordningen af Københavns Banegaardsforhold ført ud i Livet, til Dels ogsaa Banegaardsordningen i Aarhus; jeg tænker her paa Udvidelsen i Mølleengen. Men alle de andre Lovforslag er ikke kommet videre end til en Omtale her i Rigsdagen, af Grunde, som jeg ikke skal komme nærmere ind paa. Der var nok lidt Politik med i Spillet; desværre, for det havde været en betydelig Fordel for hele vort Næringsliv og for hele vort Trafikvæsen, om disse Forslag var blevet gennemført den Gang, saa at Anlægene kunde have været udførte i de Aar, der ligger efter den Tid. Der kunde have været sparet umaadelig store Summer, idet det er givet, at naar nu disse Anlæg skal udføres — og de maa vel udføres i en ikke alt for fjern Fremtid —, vil de koste langt større Summer, end hvis de kunde have været udførte i den Tid, jeg her nævnte. Der var flere Rigsdagsmænd, der anbefalede disse Lovforslag meget varmt; ogsaa en Mand, som er nævnt her i Tinget i Dag, Ingeniør Hammerich, anbefalede dem meget varmt, og i Særdeleshed anbefalede han meget stærkt, at man skulde gaa til Anlæg af en Lille Bælts-Bro.

Nogen Tid efter, at Generaldirektør Tegner var gaaet fra Stillingen som Generaldirektør, kom man saa ind paa et Spare-system ved vore Jernbaner i Forbindelse med Tantième til Generaldirektøren. Jeg beklager i allerhøjeste Grad, at dette skete. Det har kostet Statsbanerne og Statskassen store Summer. Er der noget Sted, hvor man kan anvende det gamle Ord om, at man sparer paa Skillingen og lader Daleren gaa, er det i det Forhold, jeg her har nævnt. Materialerne, Lokomotiver og Vogne o. s. v., blev forsømt, kort sagt, det var en meget beklagelig Ordning, der den Gang fandt Sted. For Københavns Banegaards Vedkommende blev der endogsaa strøget 2 Mill. Kr., som vistnok var tænkt anvendte til Sidebygninger; der burde i alt Fald, synes jeg, have været ofret noget paa Opførelse af Kontorer eller en Administrationsbygning til de danske Statsbaner, der nu, som bekendt, sidder til Leje.

Da hele vort Jernbanevæsens Udvikling ligger mig saa overordentlig stærkt paa Sinde, vil jeg gerne tillade mig at spørge den højtærede Trafikminister, om Ministeren ikke i en nær Fremtid vil fremsætte Lovforslag om en Lille Bælts-Bro, en fast Bro mellem Falster og Sjælland, den saakaldte Storstrøms-Bro, en dobbeltsporet direkte Bane mellem Køben-