

af et 2det Spor fra Randers til Aalborg, kan som Følge heraf — hvor ønskelige de end maa være — dog ikke siges at have saa stor Betydning, hverken trafikmæssigt eller økonomisk, som Tilvejbringelsen af en fast Forbindelse over Lille Bælt. Under Hensyn hertil tillader man sig at udtale, at saafremt de finansielle Forhold gør det betænkeligt for Staten paa nærværende Tidspunkt at binde sig til en samtidig Udførelse af saavel Broanlægene som Jernbaneanlægene Aarhus—Randers og Randers—Aalborg, vil Generaldirektoratet finde det baade rigtigt og forsvarligt at udskyde de to sidstnævnte Anlægs Paabegyndelse, til Lille Bælts Broanlægget er fuldført.

Dette Standpunkt fra Statsbanernes Side var for mig afgørende i dette Spørgsmaal, idet jeg mente, at saa maatte Lille Bælts Broanlægget selvfølgelig komme i første Række baade af økonomiske og af trafikmæssige Grunde.

De Udgifter, der er Tale om her, er for den dobbeltsporede Bane fra Aarhus til Randers med Priserne i Januar Maa-ned i Aar ca. 26 Mill. Kr. plus ca. 2 Millioner til Ekspropriation, altsaa ca. 28 Mill. Kr., og for Dobbeltsporet Randers—Aalborg i Anlæg ca. 16½ Mill. Kr., Ekspropriation ca. 800 000 Kr., det vil sige 17,3 Mill. Kr., i alt 45,3 Mill. Kr., medens det Beløb, som Broanlægget vil koste efter Priserne i Januar 1924, er ca. 38,5 Millioner. Saaledes stiller det sig med det økonomiske. Naar man regner Broanlægget nu til 38,5 Millioner, Rentebeløbet inklusive, saa burde man i Virkeligheden, naar Renteutgiften under Anlægsperioden regnes med det ene Sted, ogsaa regne den med det andet Sted, og i saa Fald vilde Udgiften til Randers—Aarhus- og Randers—Aalborg-Banen blive forhøjet med 6 Mill. Kr. For Sammenligningens Skyld maa man tage dette Beløb med, ellers er der ikke noget rigtigt Sammenligningsgrundlag.

Jeg tror i Henhold til de Bemærkninger, jeg allerede har gjort, heller ikke, at man gaar Befolkningen i de paagældende Egne for nær ved at gennemføre dette Ændringsforslag; thi der er ikke Tale om at stryge denne Bane, men kun at udsætte den for en anden Foranstaltning af større Betydning for den gennemgaaende Trafik. Det er jo det virkelige Forhold.

Det ærede Medlem Hr. Knud Kristensen mente, at man skulde have forhandlet med Befolkningen om en eventuel Udskydelse af Højbanen fra Aarhus H. til Aar-

hus Ø. og om at stryge det ene Spor fra Aarhus til Randers, saaledes at man fik en enkeltsporet Bane fra Aarhus til Randers. Det kunde man nok have gjort, og jeg er ikke i Tvivl om, at man fra Befolkningens Side med Kyshaand havde modtaget dette. Men saa havde denne Bane jo ganske mistet den Karakter, den skulde og burde have af Hensyn til den gennemgaaende Trafik; saa var den blevet til en ren Lokalbane i Stedet for en Bane, der skulde betyde noget for den gennemgaaende Trafik.

Naar det ærede Medlem spurgte mig, om jeg mente det rigtigt f. Eks. paa et Lovforslag om at bygge Radiotelegrafstation paa Grønland at stille Ændringsforslag om, at et Jernbaneanlæg i Vestjylland skulde udsættes af den Grund, saa synes jeg rigtignok, at det ærede Medlem er langt ude; thi mellem disse to Ting var der jo ikke nogen Forbindelse, men der er i høj Grad Forbindelse mellem at udsætte Bygningen af en ny Randers—Aarhus-Bane til Fordel for Bygningen af en Lille Bælts Bro.

Det ærede Medlem Hr. Simonsen rettede et direkte Spørgsmaal til mig, idet han spurgte: Berører Ændringsforslag Nr. 3 Baneanlæg eller Banegaardsanlæg Syd for Aarhus? — saaledes kan jeg vist kort sammenfatte Spørgsmaalet. Dertil kan jeg kort og klart svare: Nej, det vedrører ikke Baneanlægene Syd for Aarhus imellem Aarhus og Fredericia... (*Simonsen: Heller ikke Aarhus selv?*)... Nej, heller ikke. Disse Anlæg berøres ikke deraf.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om de 100 000 eller 105 000 Kr., der skulde godtgøres Egnen, hvis Jernbaneanlægene ikke kommer til Udførelse i de første 10 Aar, og den Henstilling, der er gjort til mig fra Udvalget, skal jeg erklære mig villig til at søge at faa truffet en Ordning, efter hvilken Kommunerne kan faa deres udlagte Penge godtgjort.

Det ærede Medlem Hr. N. Johan Laursen har berørt det Spørgsmaal, som er rejst af de sydjydske Byer Kolding, Haderslev, Aabenraa og Sønderborg, hvor man ønsker, at Broens Højde skal være 42 m i Stedet for 33 m, for at alle Skibe skulde kunne passere Broen. Dette maa jeg for mit Vedkommende meget fraraadé. Alene at føre det midterste Brofag op til 42 m Højde vilde fordyre Anlægget med 5 Mill. Kr. foruden selvfølgelig forøgede Driftsudgifter ved Benyttelsen af Broen, og jeg indser aldeles ikke Nødvendigheden