

Bet. o. Lovf. om Anlæg af en Person- og Godsbanegaard i Aarhus.

har en *Oversigt over den korteste Rute mellem Stationerne i Jylland*, og at det deraf fremgaar, at den korteste Vej fra Langaa til Skanderborg er over Aarhus. Over Silkeborg er den 2,3 km længere.

Naar man nu ved, at der daglig kommer mange Vogne med Gods og Kreaturer fra Langaa og nordligere Stationer, der skal til Skanderborg eller sydligere Stationer, og omvendt fra Skanderborg og sydligere Stationer til Langaa og nordligere Stationer, Vogne, som jo ikke har noget paa Aarhus Station at gøre, skulde man synes, det laa nær at dirigere disse Forsendelser over Silkeborg, navnlig naar Vejen, som anført, ikke er mere end 2,3 km længere, hvad der jo praktisk talt vil sige, at Vejlængden ikke spiller nogen Rolle af Betydning.

For at fremhæve de yderst fortvivlede Forhold paa Aarhus Banegaard har man ogsaa anført Eksporten af Landbrugsprodukter, der siden Krigens Udbrud er flyttet fra Esbjerg til Aarhus, og det maa jo indrømmes, at Trafikken paa Aarhus derved forøges. Men sammenligner man den Forøgelse, som Landbrugseksporten har tilført Aarhus Banegaard, med den Formindskelse, som Benyttelsen af Ruten Langaa—Silkeborg—Skanderborg og omvendt vilde have fremkaldt, saa stiller Forholdene sig *skønsmæssigt* saaledes:

Landbrugseksporten har forøget Trafikken med ca. 3,000 Vognladninger aarlig, hvorimod Benyttelsen af Ruten Langaa—Silkeborg—Skanderborg vilde have befriet Aarhus for ca. 15—20,000 Vognladninger aarlig. Det vil altsaa sige, at en Foranstaltning, der kunde træffes uden større Vanskelighed og uden nævneværdig Udgift, vilde have aflastet Aarhus Banegaard med mellem 5 og 6 Gange saa mange Gods-vogne, som Landbrugseksporten har forøget Trafikken med.

Den Indvending, som især har hindret Tilslutning til det Hammerichske Forslag, er imidlertid dets paastaaede Kostbarhed. Totaludgiften er — efter at der er taget Hensyn til de fra Statsbanernes Side rejste Detailanker — opgjort til 8,750,000 Kr.,

hvortil for Sammenligningens Skyld bør lægges 30,000 Kr. til et særligt Spor fra Værkstederne til Mølleengen m. m., i alt 8,780,000 Kr.,

som afrundes til 8,8 Mill. Kr.
Statsbanerne har opgjort den tilsvarende Udgift indtil

Kvottrup til 10,1 — — ,
men denne Forskel skyldes væsentlig en Række tekniske Krav, hvis Nødvendighed Mindretallet dog ikke kan erkende, at Statsbanerne har givet fyldestgørende Grunde for.

Dog selv dette Tal overstiger kun ubetydelig Udgiften til Gennemførelsen i samme Omfang af Forslag „M.“, hvoraf Fler-talsforslaget efter Plan „Q.“ jo kun er det første Led. Dette kan med de af Statsbanerne opgivne Tal anslaaes til:

	Kr.
Selve Forslaget	6,245,000
Merudgift til Ekspropriation. ca.	1,000,000
Sydlig Havneforbindelses-	
bane	- 1,000,000
2det Spor Aarhus—Kvottrup	- 1,150,000
Lystrup—Mundelstrup-Banen	- 600,000
I alt	9,995,000
som afrundes til	10,0 Mill. Kr.

Vel udelukker Forslag „M.“ („Q.“) ikke en senere Etablering af Gennemkørsel, men i saa Fald vil den samlede Udgift andrage mindst 12,5 Mill. Kr.

Hvad Driften angaar, vil de aarlige Udgifter hertil i Henhold til Statsbanernes Opgivelse (Bilag 2) være 128,000 Kr. højere ved en Plan, der som „M.“ eller „Q.“ kræver adskilt Drift af Person- og Godsbanegaard, end ved en, der som Hammerichs samler hele Trafikken paa eet Sted, hvilket kapitaliseret svarer til en Sum af ca. 2½ Mill. Kr. i Favør af Hammerichs Plan.

Mindretallet er derfor af den Formening, at den Hammerichske Ordning giver ikke alene den bedste, men tillige den i Virkeligheden billigste Løsning, og stiller derfor nedenstaaende Ændringsforslag, som omfatter den fuldstændige Udførelse af Hammerichs Plan, dog med Udeladelse af det