

kunde have benyttet Statsbanernes Spor til derpaa at køre videre den sidste Mil ind til Aarhus, saa havde Forholdet været anderledes, saa havde man undgaaet disse Ulemper ved Omfigning af Passagerer og Omkostning af Godsjet, og man vilde have sparet den betydelige Bekostning ved Anlægget af den sidste Bane. Men saaledes er Forholdet nu ikke, og saa staar det saaledes for mig, at lad saa være, at man ved at føre Banen ind til Brabrand sparer Anlægget af en Mil Bane, lad være, at man sparer Anlægget af en Viadukt — det skal jeg indrømme, at der er en Viadukt, som nødvendig maa anlægges, og som vil koste et betydeligt Beløb, henimod 100,000 Kr. tror jeg, den er beregnet til — lad være, at man faar nogle større Omkostninger ved at anlægge en selvstændig Banegaard i Aarhus — jeg vil dog bemærke, at man ingenlunde faar en Banegaard frit eller gratis ved at slutte sig til Statsbanen i Brabrand, det er, om jeg ikke tager fejl, et Bidrag af 40,000 Kr. foreløbig, som skal betales for at faa en Station der, saa tror jeg dog, man vil staa sig bedre ved at have en selvstændig Station, hvor man selv er Herre over Forholdene baade i den ene og i den anden Henseende end ved at lade Banen ende i Brabrand og paa denne Maade at træde i Forbindelse med Statsbanestationen der. Forholdet er nemlig det, at fører man kun Banen til Brabrand, vil man, efter paa de fire Mil at have samlet Passagerer og Gods op, møde ved Brabrand Station og sige til Statsbanen: værsgod, nu have vi samlet Passagerer og Gods til Jer, her have I det og kunne nu befordre det ind den sidste Mil fra Brabrand Station til Aarhus! Statsbanerne sige Tak; thi derved faa de hele Fortjenesten af Transporten baade af Passagerer og Gods den sidste Mil; altsaa den sidste Mil vil forholdsvis og set i Henhold til hele Banen, være den mest rentable Del af Banen og vil i betydelig Grad bidrage til at forøge Banens Rentabilitet, og til syvende og sidst tror jeg derfor, det vil være det mest fordelagtige for samtlige Aktionærer i Banerne — ogsaa altsaa for Beboerne — af Egnen nærmest ved Hammel og de nærmeste Byer der, om de faa deres selvstændige Bane ind til Aarhus, selvfølgelig med en selvstændig Banegaard, og selv bestemme Drift, Tog og Afgangstider og kunne faa Varer befordrede med Ekstratog, og det kan ikke ske, naar de skulle knyttes til Statsbanerne ved Brabrand

og være afhængige af, naar det er Statsbanerne muligt at befordre Passagerer eller Gods dertil. Men dertil kommer et Hensyn, som for mig har væsentlig Betydning, nemlig hvorledes Forholdet stiller sig for Aarhus og for den store betydelige Del omkring Vestergade — den saakaldte vestlige Del af Byen. Naar de Herrer ville kaste et Blik paa det omdelte Kort, ville de se, at allerede den nuværende Del af Statsbanen har overfaret de to Hovedlandeveje, som fra Byens vestlige Del føre dels til Silkeborg dels til Viborg, nemlig ved Brabrand og senere hen ved Mundelsstrup. Naar man nu ved det foreliggende Baneprojekt overfører de samme Hovedlandeveje et Par Mil længere ude, nemlig ved Høver Kro og ved Anhæst, vil det føre til, at al Trafik fra denne Egn, som fra gammel Tid har søgt ind til Kvartererne om Vestergade og er ført ind til den vestlige Del af Aarhus, vil, hvis denne Bane kommer i Stand, hvor den vil komme, naar den faar sin selvstændige Station med direkte Forbindelse, føres ind til Byens Hovedstation, hvor den ikke før har været. Det er indlysende, at paa den Maade vil der fremkomme en betydelig Fare, for at der kan tilføjes den Del af Aarhus By betydelig Støde; Ejendomsforholdene ville forrykkes, Næringsforholdene ville i dette Kvarter undergaa forskellige Forandringer, ikke blot de større handlende, men, hvad jeg lægger mere Vægt paa, de smaa næringsdrivende ville mærke det i deres Forretning, hvis den Næring, som fra gammel Tid har tilflydt Byen fra det naturlige Op-land, ved Forslaget om en Nordbanelinie bliver ført et andet Sted ind i Byen. Nu plejer man ved alle Anlæg at vise særligt Hensyn til bestaaende Forhold, saa at man ikke gerne gaar til en saadan Forrykkelse af Forholdene, som herved vil fremkalde, og der er saa meget mindre Anledning dertil, som man ved at tage Forslaget, som det er stillet under Nr. 15 i § 1, fører til, at Forholdene ville blive uforandrede. Byen vil beholde sin naturlige Udvikling, og som jeg tør antage, vil dette, at der kommer en særlig Banegaard, føre til en naturlig, sund og harmonisk Udvikling af Forholdene. Det har ogsaa vist sig — som allerede berørt af det erede Medlem for Densse Amts 6te Valgkreds (Højmark) — at Interessens i Aarhus afgjort er for det Projekt, hvor Banen bliver ført til Aarhus By med selvstændig Banegaard, at medens der er tegnet 632 Aktier à 100 Kr., altsaa 63,200 Kr. fordelte paa 36 Tegninger for den nordlige Linje, er der derimod tegnet ikke mindre end 1800 Aktier paa 100 Kr., altsaa 180,000 Kr. for det