

eller næst efter Kjøbenhavns Hovedstations 517,145 Tons den største i Landet. Godstrafikken i Aarhus er fra 1888 til 1898 stegen med 86,4 pCt. Skibstrafikken, som staar i Forbindelse og Vekselvirkning med Godstrafikken, er i Aarhus Havn fra 1876 til 1897 vokset fra 1930 mest fra europæiske Havne indgaaende Skibe med en Bestøvning af 170,438 Tons, til i 1897 3,703 Skibe, som kom fra alle Verdensdele og havde en Bestøvning af 316,259 Tons eller $\frac{1}{7}$ af den Import, som er kommen søværts i det hele Land. Banegaardspladsen er absolut ikke længere tilstrækkelig hverken for Gods- eller Persontrafikken. Det fremkalder ikke alene mangelfulde Stationsforhold, men det svækker ogsaa særlig Sikkerhedstjenesten, bidrager til Uregelmæssighed i Toggangen og umuliggør, saaledes som den ligger omsluttet af Byen, stedlige Udvidelser. Man skrider jo derfor nu til at foreslaa en Adskillelse af Gods- og Personbanegaarden, noget, som man sikkert allerede ved Anlægget skulde have gjort, idet jeg tror, det dog de fleste Steder maa anses for hensigtsmæssigst at holde Person- og Godstrafikken adskilte, da der til hver af slige Banegaardens Indretning stilles meget forskellige Krav. Hvis man nu stod over for det første Banegaardsanlæg i Aarhus, vilde man muligvis have anvendt de foreslaaede Pladser anderledes, maaske vilde man da have lagt Godsbanegaarden der, hvor nu ogsaa Personbanegaarden er og have lagt denne ned paa Mølleengen, hvor man formentlig vilde have kunnet skabe sig forbiløbende Toggang i Stedet for, at Togene nu maa løbe ind til Aarhus og saa ud igen samme Vej, som de ere komne, hvad der spilder en Del Tid ved Omrangering af Lokomotiverne og delvis af Togene. Man vilde ogsaa paa denne Plads kunne have samlet ikke alene Hovedbanegaarden, men ogsaa Banegaarden for Aarhus—Oddebanen, Aarhus—Grenaa-banen og nu Aarhus—Hammelbanen. Det er nu imidlertid et Spørgsmaal, der er ganske umuligt paa ny at optage, fordi den halve Del af Aarhus By har indrettet sig til Dels med stor Bekostning — ogsaa ved Anlægget af den store Clemens Bro, som gaar over to Gader, en Aa og en større mellemliggende Plads — paa, at Personbanegaarden ligger, hvor den nu er, og hvor den foreslaas fremtidig at skulle blive liggende. Et andet kunde man maaske have tænkt sig — jeg ser, det har været fremme under Forhandlingerne i Fjor — at man nøjedes med at flytte Værkstederne til Engen. Men foruden at dette er en

temmelig kostbar Foranstaltning, vilde den Plads, der blev tom derved, ikke være tilstrækkelig til, at Godsbanegaarden vel kunde indrettes derpaa. Naar Banegaardsforholdene ved Aarhus skulle faa en taalelig Ordning, er der næppe nu nogen anden Vej at gaa end den at flytte Godsbanegaarden hen, hvor det er foreslaaet, og det forekommer mig heldigt, at man i Aar i Modsætning til i Fjor har foreslaaet at vedtage 50,000 Kv. Alen mere Plads, ligesom det ogsaa forekommer mig, at den Maade, hvorpaa Terrainet er foreslaaet benyttet i Aar, er bedre end den Maade, der blev foreslaaet i Fjor. Spørgsmaalet om at erhverve den ny Plads til Godsbanegaarden er brændende, ikke alene fordi, som jeg har nævnt, og som Motiverne ogsaa vise, den nuværende Plads er for indskrænket, men ogsaa af den Grund, at denne hensigtsmæssige Plads er i Begreb med at overgaa til Bebyggelse. Der er allerede opført derpaa adskillige store Huskaserner, to Gader ere under Anlæg, og Bebyggelser ere begyndte, og flere ere planlagte. Jo mere Bebyggelse der altsaa finder Sted, des vanskeligere og dyrere vil den nødvendige Ekspropriation blive. Fra Godsbanegaarden paa den ny Plads er der en meget bekvem Forbindelse med Havnen, bekvem Forbindelse af Skinnespor og en god Forbindelse for Vognkørsel i lige Linie fra Godsbanegaarden til Havnen; De ville kunne se det paa Kortet, at det er en Linie, som er omtrent 1,500 Alen lang, og som tillige har den Fordel, at der ikke er nogen som helst Stigning paa den, saa det er altsaa en meget gunstig Vej for Vognmandstrafikken. Med Hensyn til Ekspropriationen skal jeg tillade mig at henstille, at man anvender Reglerne efter Loven af 10de Marts 1861 i Stedet for Loven af 5te Marts 1845, da det forekommer mig, at det er retfærdigt, at Lods-ejerne gennem selvvalgte Repræsentanter komme med til en Overvejelse af den fuldstændige Erstatning, der tilkommer enhver, der efter Grundlovens § 82 berøves sin Ejendom. Det er en Ekspropriationsmaade, som i Aarene fra 1868 til 1889 har været anvendt 20 Gange i Modsætning til Forordningen af 1845, som i denne Periode kun anvendtes 6 Gange; og tillige skal jeg henstille til den højtærede Indenrigsminister, at han her, hvor det udelukkende angaar Købstadforhold, til Taksatorer ikke vælger Landmænd eller udelukkende Landmænd, da disse ikke kunne anses for egentlig sagskyndige og selv med deres bedste Vilje ikke ville formaa betryggende at overskue