

vil forrykke Ejendomsforholdene. Vi have jo faaet at vide af det ærede Medlem for Aarhus Amts 3die Valgkreds (Samuelsen), at der har været en Afstemning i Aarhus om, hvorvidt man vilde have Personbanaegaarden flyttet, eller man vilde have den liggende paa det nuværende Sted, og at den gav det Resultat, at 580 stemte for at lade den blive liggende og 517 for at faa den flyttet. Disse Tal have for mig ikke saa meget at sige, for der er ikke Tvivl om, at en meget stor Del af de 517 er Folk, der som Ejendomsbesiddere vilde faa betydelig Fordel af en Flytning, og at de 580 for en stor Del ere Ejendomsbesiddere, der vilde faa Fortræd af en Flytning. Og da det ganske sikkert maa være ønskeligt ikke paa den Maade at forrykke Ejendomsværdierne ved disse Foranstaltninger, forstaar jeg meget godt, at Regeringen er bleven staaende ved at lade Personbanaegaarden blive paa den gamle Plads.

Nu ved jeg, som sagt, ikke, hvad Meningen har været med at forelægge Sagen i denne Samling, for der kan jo ikke være Tale om blot saa meget som en alvorlig Forhandling i et Udvalg. Hvad der der kan blive af Forhandling, vil kun blive ganske løst og overfladisk, da der er mange andre Ting, der beskæftige Sindene, og der i hvert Fald kun er nogle faa Dage tilbage at forhandle i. Meningen kan da kun have været den, at man mulig kunde fremkalde andre Tanker til Drøftelse og Undersøgelse — ogsaa fra Regeringens Side —, og jeg vil da udkaste en Tanke, der ganske vist hviler paa et meget løst Grundlag, da jeg ikke har de fornødne Kort og ikke kender Forholdene tilstrækkeligt.

Jeg har spurgt mig selv: Hvad er det for tre Ting, der gerne skulde naas? Det ene er, at man saa lidt som muligt gør Indgreb i de bestaaende Ejendomsforhold. Det andet, at man sikrer sig en Løsning, ved hvilken man ikke kører fast om nogle Aar. Og det tredje, som jeg ogsaa lægger en Del Vægt paa, er, at de mange Persontog, der passere Aarhus, kunne blive fri for Rebroussement og deraf følgende Forsinkelser og Ulemper. Kunde disse tre Ting opnaas, havde man Lov til at ofre noget mere paa hele Sagen, og jeg kunde derfor ønske det undersøgt, om man ikke kunde lade Persontrafikken fra Syd, som hidtil, gaa til den nuværende Station, men saa fortsætte den paa en Viaduktbane langs med Havnen over i Østbanaegaarden og videre op til Riis Skov Station for derfra ved en ny Bane at sættes i For-

bindelse med Statsbanernes Spor mod Nord. Derved vilde man for det første naa, at man ikke greb ind i de nuværende Forhold. Den nuværende Station vilde vedblive at være en betydelig Personstation, som alle — i alt Fald alle betydelige Tog — berørte og kunde standse ved. Man vilde skaffe Byen Berøring med alle Banens Persontog, saavel ved den nuværende Station — for den sydlige Del af Byen — som ved Østbanaegaarden — for den nordlige Del. Afstanden mellem de to Stationer er næsten en Fjerdingvej — 2,600 Alen i Luftlinie — dermed tilstrækkelig stor til at berettigge 2 Stationer. Man vilde dernæst undgaa al Rebroussement og tilmed forkorte den Banelængde, som alle Tog skulle gennemløbe, med nogle Tusind Alen, vistnok en Fjerdingvej. Endelig vilde man faa en rummelig Personstation ved efterhaanden at gøre den nuværende Østbanaegaard til egentligt Udgangspunkt for Togene til og fra Aarhus, medens den nuværende Station begrænses til at blive en Personstation, som vel blev berørt af alle Togene, men ikke blev noget egentligt Udgangspunkt for dem. Man vilde langs med Riis Skov, hvor man har Søen ud for sig, til enhver Tid kunne udvide Spor-anlægget i tilstrækkelig Udstrækning, fik altsaa en Personstation, der til enhver Tid havde fuld Udvidelsesmulighed. Ved en saadan Ordning vilde man altsaa naa de forskellige Ting, der bør tilstræbes for Personstationen.

Anlægget vilde selvfølgelig blive fordyret, dog ikke — det antager jeg — med meget mere end, hvad den nævnte Viadukt paa knap et Par Tusind Alen vilde koste. Thi den Bane, der skulde fortsætte fra Riis Skov op til et Punkt paa Statsbanen, vilde neppe kunne betragtes som en Fordyrelse. Den vilde kunne anlægges ret billigt, idet man vil kunne føre den gennem et Dalstrøg til et Punkt Nord for Mundelstrup Station; man vilde da straks kunne indrette Banen til Dobbeltspor, og det at bygge en saadan Bane vil sikkert ikke koste væsentligt mere end en Omdannelse af den gamle Bane til Dobbeltspor, hvad vi ganske sikkert om nogle Aar ville staa overfor. Denne sidste Udgift vil altsaa ikke veje meget til. Hvad Forandringen og Udvidelsen ved Østbanaegaarden i Øjeblikket angaar, tror jeg, at Udgiften derved vil kunne opvejes ved, at man faar et Areal ved den nuværende Hovedstation, der ellers vil behøves til Persontrafikken, frit til Salg. Alt dette er, som sagt, ikke andet end en udkastet