

ning af Forskellen mellem, hvad her foreslaas, og hvad der tidligere har været Tale om, og her forekommer der mig at være et Par Punkter, som Motiverne gaar alt for let hen over. Jeg kan ikke finde det berettiget, at man siger, at den Ændring i Grundværdierne, som her er Tale om, er noget, man kan befrygte, men som man dog ikke kan lægge synderlig Vægt paa. Det lyder ogsaa lidt underligt, at man her ikke vil tage Hensyn til en Grundværdiforskydning, fordi den har et Omfang, man ikke kan have nogen bestemt Forestilling om. Det er ganske urigtigt her at tale om, at man befrygter en Omflytning af Grundværdierne, thi Forholdet er jo, at man staar overfor en given og endda meget stor Grundværdiomflytning. I de Dele af Aarhus By, som faar denne nye Station i deres Nærhed, vil man komme til at staa overfor en betydelig Grundværdiforøgelse. Hvis der derfor nogen Sinde har været et Lovforslag, i Forbindelse med hvilket man skulde vente at se knyttet et Lovforslag om en Grundværdistigningsskat, er det dette Lovforslag, thi det er givet, at der vil fremkomme en betydelig Værdiforøgelse for en Del af Borgerne derovre, og er der nogen Sinde Grund til at forlange, at der svares en Skat deraf, er det i dette Tilfælde, særlig fordi man ad den Vej maatte kunne faa ind noget af den Erstatning, som med Rette tilkommer en anden stor Del af Befolkningen derovre. Det er ikke en lille Del af Aarhus, som her faar sine Grundværdiforhold ændrede i høj Grad. Nej, det er en stor Del af det gamle Aarhus, hvis Ejendomsværdier formindskes, og tillige den Bydel, der er vokset allerstærkest op, den, der ligger mellem Hovedstationen og Marselisborg. Jeg kan ikke se bedre, end at en Grundværdiskat her ikke vilde give Staten noget Overskud, tværtimod, den vilde ikke give blot en Hovedpart af, hvad der bør gives i Erstatning til andre, men den vil dog noget kunne mindske Ubilligheden overfor disse, og saa vil den ogsaa naturligt tage noget bort af Begejstringen hos de andre, i alt Fald svække den noget. Jeg kan altsaa ikke se, at dette Spørgsmaal er noget, man kan gaa udenom, saaledes som den ærede sidste Taler gjorde, idet han slet ikke vilde ind paa Spørgsmaalet. Det maa tages med under Drøftelsen af denne Sag.

Saa er der et andet, noget mindre Spørgsmaal, som det forekommer mig, at der tages noget let paa i Motiverne. Det er den Omstændighed, at man i højeste

Grad forrykker Forholdene paa en ikke ubetydelig Bane, nemlig den, der fra Aarhus fører op i Mols. Det er vel en af de betydeligste Sidebaner, de jydsk Statsbaner har. Den har nu Forbindelse til Østbanegaarden og har derfra en god og bekvem Forbindelse ikke blot med Havnen, men ogsaa med Hovedbanegaarden. Herom siges der blot i Motiverne, at „hvis det senere skulde blive ønskeligt at føre Aarhus—Ryomgaard-Banen ind til Hovedbanegaarden, vil der efter Planen være tilstrækkelig Plads til, at ogsaa denne Banes Trafik kan optages paa Stationen.“ Men det er virkelig ikke nok, at der er aabnet Plads for, at Banen kan komme ind til Stationen. Nej, man maa vide lidt om for det første, hvad det da vil koste for Stationens Vedkommende, og for det andet, hvad det vil koste at tilvejebringe denne Forbindelse med Stationen, thi det vil være ret uforsvarligt at lukke Ryomgaard-Banen ude fra en bekvem Forbindelse med Hovedbanen. Det vil koste ikke saa lidt at skaffe en bekvem Forbindelse, selv om man ikke vil gaa til en Løsning ad den Vej, som var fremme, da Sagen var til Forhandling her i Tinget sidst, nemlig den, at Ryomgaard-Banen fra Lystrup skulde føres over Mundelstrup ind til Hovedstationen, hvor den saa naar sammen med de andre Baner. Jeg antager imidlertid, man ikke vil kunne gaa den Vej, fordi den vil forlænge Afstanden fra Aarhus til Ryomgaard med ikke mindre end 2 Mil. Men en bekvem Forbindelse mellem Ryomgaard-Banen og Hovedstationen maa der til, og det er noget, som foruden de efter min Mening ret betydelige Erstatninger, man skylder adskillige af Beboerne derovre, vil bringe den ret store Sum af omtrent 6 Mill. Kr. yderligere op.

Endelig kan jeg ikke lade være her at berøre, at det, man saa opnaar med disse mange Millioner, ikke er nogen rationel Løsning af dette Spørgsmaal. Der er ikke Tvivl om, at hvor den væsentligste Trafik i den Grad er knyttet til alle de gennemgaaende Hovedtog paa Østbanen, som her paa Aarhus, vilde en rationel Løsning forudsætte, at det ikke sker igennem en Rebroussement-Station, men en Gennemgangs-Station, og det er der jo ikke Tale om her. Jeg udkastede, den Gang Sagen sidst var til Behandling, en Tanke — andet var det ikke, for jeg havde ikke selv undersøgt den og har ikke haft hverken Tid eller Raad til senere at undersøge den —, at man skulde lade Trafikken paa Aarhus foregaa til den nuvæ-