

et Par Mennesker, medens der rangeres et Tog, hvori en Kupédør staar aaben, skal de være meget forsigtige, hvis de skal undgaa et Slag af Døren. Paa Midterperronen foregaar ikke alene Færdsel af Personer, men ogsaa Færdsel med Rejsegods og med Brændsel til Opvarmning af Kupeerne, og der skal lægges en Vandslange til Forsyning af Cisternerne til Varmeanlægene i Toget. Paa en Lørdag eller en anden Dag, hvor mange Folk skal med Toget, er det næsten umuligt at færdes paa denne smalle Perron uden at risikere, hvis ikke Stationspersonalet er agtpaagivende, at blive ramt af de forbi-kørende Tog eller blive kørt over, hvis man paa Grund af Trængselen træder ned paa Sporet. Endelig er Hovedperronen foran Stationsbygningen ikke mere end 7—8 Alen bred. Der ankommer om Aftenen mellem Kl. 10³⁰ og Kl. 11³⁰ fire personførende Tog Nord fra og eet, ligeledes personførende Tog, Syd fra, og de skal alle føres videre. De skal have omladet Rejsegods, Post og Pakkepost, og der kommer undertiden 4—5 Pakvogne over til denne smalle Perron samtidig med, at der gaar to Strømme af Passagerer i modsat Retning gennem Banegaarden, saa man kan næsten ikke færdes derude uden at blive generet af Godstransporten.

Med den højtærede Formands Til-ladelse skal jeg oplæse de Udtalelser af det ærede Medlem fra Give, som jeg før hentydede til; de findes Sp. 1695: „Jeg kan ikke se andet, end at Banegaardsforholdene i Aarhus, som de er, rent upartisk bedømt, i Virkeligheden er ideelle; Banegaarden ligger paa et udmærket Sted i Byen, og kan der, hvad jeg formoder, der kan, naar Forholdene undersøges nøjere, skaffes den nødvendige Plads, saa at Personbanegaarden kan blive, hvor den er, tror jeg ikke, man vil kunne gøre noget bedre for Aarhus end at lade den ligge.“ Sporpladsen er saaledes, at det er umuligt for Personalet at rangere Vognene uden at forårsage Forsinkelser, idet de skal køre frem og tilbage paa de tre Spor, som er brugelige, og ofte maa køre tilbage med de personførende Tog for at faa Vognene indføjet i de afgaaende Tog. Forholdene ved Banegaarden i Aarhus er altsaa absolut ikke ideelle.

Grunden til, at man har lagt Banegaarden paa dette Sted, er, som jeg sagde før, at der ikke var noget andet Sted at lægge den. Men naar man nu flyttede Banegaarden ned i Mølleengen, tror jeg, man

ville kunne faa en Gennemkørsel-Station i Stedet for en Rebroussements-Station. Dette kan lade sig gøre paa den Maade, at man kasserer det Stykke af Banen mellem Aarhus og Skanderborg, som gaar fra Viby ned omkring Fiskerhuset ind til Aarhus. Naar man i Stedet derfor lægger Banen fra et Sted mellem Viby og Aarhus ovenfor en ny By, som kaldes Kongsvang, over det ubebyggede Terrain paa Marselisborg Mark og lader den løbe ind i den Del af Mølleengen, der ligger ind mod Aarhus nuværende Banegaard, kan man, paa lignende Maade som f. Eks. nede ved Vejle, lade Banen slaa en Bue og føre den over Aaen Vest for Aarhus kommunale Vandværk i Stedet for som nu ude ved Fiskerhuset og saa lade den passere mellem Silkeborg Landevej og Aarhus Aa hen Nord om Aaby. Derved bliver igen et Stykke Bane mellem Aaby og Aarhus nuværende Banegaard overflødiggjort, ligesom et Stykke fra Banegaarden Vest om Kongsvang op til Viby Mark bliver overflødig. Ved at give Banen denne Retning vil man skabe ideelle Forhold ved Aarhus Banegaard, idet man faar en Gennemkørsel-Station i Stedet for en Rebroussement-Station, og man vil i det mindste faa $\frac{1}{2}$ km kortere at køre. Samtidig vil man kunne føre Sporere fra Østbanestationen til Mølleengen, uden at de kommer til at gaa over bebygget Terrain, idet man vil kunne føre Østbanen fra Lystrup Station ned over Skejby og Øst om Hasle føre den under Landevejen og dernæst under Landevejen mellem Aarhus og Silkeborg paa et Sted omtrent Nord for Fiskerhuset, hvor Vejen gaar paa en Dæmning; naar Banelinien føres under den, kommer Togene til at køre i samme Niveau, som Terrainet i Mølleengen ligger i. Det Stykke Bane, som skal anlægges fra Lystrup Station til Aarhus, vil blive ca. 7 km langt, medens den nuværende Banestrækning fra Lystrup Station til Østbanegaarden er ca. $8\frac{1}{2}$ km foruden Omkørselen til Hovedbanegaarden. At flytte Østbanen til Mundelstrup Station, som det er foreslaaet, vil vedkommende Egns Beboere ikke i mindste Maade være tjente med, idet de da faar to Mil længere til Aarhus, hvormod de, naar man lægger den Øst om Hasle og ned til Centralbanegaarden i Mølleengen, vil faa $1-1\frac{1}{2}$ km kortere til Aarhus og samtidig vil være ved Centralbanegaarden. De Strækninger, denne Bane kommer til at gaa over, er tillige, som antydtes, for største Delen ubebyggede Grunde; saaledes gaar Banen fra Viby til Mølleengen over