

ubebyggede Grunde af Marselisborg Jorder, som ejes af Aarhus Kommune, og ligeledes er de Grunde ubebyggede, som Banen skal føres over Nord om Aarhus, Vest for Aarhus Vandværk og Nord for Aaby. Denne Løsning har ogsaa den Fordel, at der ikke vil blive særlig meget Jordarbejde. Naar man tager disse Forhold i Betragtning og desuden, at der bliver $\frac{1}{2}$ km kortere at køre, og at der bliver Gennemkørsel i Stedet for Frem- og Tilbagekørsel, synes jeg ikke, der var noget i Vejen for at ordne Banegaardsforholdene efter denne Plan.

Man har talt om Værdiforskydningerne i Aarhus, men disse kan slet ikke sammenlignes med de Værdiforskydninger, som er sket i andre Byer, hvor man har flyttet Banegaardene, f. Eks. i Viborg, Esbjerg og Aalborg. Der laa Banegaardene i Byens Udkant, medens Aarhus Banegaard ligger midt i Byen, og Færdselsstrømmen igennem Bruunsgade, Ryesgade og Søndergade ned til Torvet fra den sydligere liggende Del af Byen vil ikke blive fjernet, fordi vi flytter Banegaarden ud i Mølleengen. For os, der er kendte med Forholdene, er der ikke nogen nævneværdig Forskel paa Strømmen af Mennesker paa Grund af et ankommende Tog. Aarhus er saa stor en By, at den sikkert har tilstrækkeligt Kontingent til en Færdselsaare fra Nord til Syd, saa at Beboelsesforholdene eller Værdiforholdene ikke i særlig Grad vil forrykkes. Jeg tror derfor ikke, at de Værdiforskydninger, som der er saa megen Tale om, har noget videre paa sig. Man maa ogsaa tænke paa, hvilken Gene det er for Aarhus By at have et Jernbanespor løbende omkring Havnen ud til Østbanegaarden og imellem Havet og Riis Skov. Vi ved, at hver Gang Aarhus Kommune skal have større Adgang til Havnen og Havet, er det forbundet med store Vanskeligheder; man skal altid forhandle med Statsbanerne om Anlæg af en Bro over Banen for at faa den Adgang til Havet, som der i høj Grad trænges til. Efter at man har anlagt Sydhavnen, er der nu blevet en Krog i Aarhus-Bugten, som altid er fuld af Tang, og der har Aarhus Kommune hidtil været nødt til at lægge sine Badehuse; det vil man undgaa, naar man kan faa fri Strand imellem Riis Skov og Havet. Der vil derfor være meget vundet for Kommunen ved Banens Flytning, saaledes at den kommer til at gaa fra Lystrup Øst om Skejby og Hasle under Silkeborg Landevej til et Sted umiddelbart Vest for, hvor Banegaarden vil

komme til at ligge nede i Mølleengen. Paa denne Maade undgaar man ogsaa den Plan, som det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich) har fremsat angaaende Forbindelsen mellem den nuværende Banegaard og Østbanegaarden ad en Viadukt over Gaderne, en Plan, som naturligvis vilde være ideel, hvis den ikke blev uhyre dyr at gennemføre. Vi faar nemlig let Adgang til Østbanen ad denne Forbindelse mellem Lystrup Station og Mølleengen.

Jeg skal dernæst gøre et Par Bemærkninger om Inddragelsen af Hammel-Banens Banegaard og Terrain under Statsbanen. Naar den højtærede Minister for offentlige Arbejder mener, at en saadan vil kunne foregaa uden Udgift for Staten, tror jeg, han har fuldstændig Ret. Man maa jo nemlig være taknemmelig for at blive fri for at passere en ca. 1 km lang Vej gennem Aarhus Gader fra Hammel-Banegaarden til Statsbanen. Jeg tror, at hele den vedkommende Befolkning vil være tilfreds med dette Projekt og ikke ønske nogen Godtgørelse, ja, at den vilde være tjent med endogsaa at give en ikke saa ganske lille Godtgørelse derfor.

Hvad angaar Færdselen fra Centralbanegaarden i Mølleengen ind til Aarhus By, bliver den jo ganske ideel. Der vil kunne blive to Færdselsaarer: den ene gennem Møllergade og Vestergade op til Lille Torv, den anden omkring Aarhus Aa. Mellem det Sted, hvor Banegaarden er projekteret at skulle ligge, og Aaen er der nemlig et ubebygget Terrain, hvor det ikke vil koste stort, og hvor det bliver nødvendigt at anlægge en Gade. Naar da det Projekt at overbygge Aaen kommer til Udførelse, vil man have en god, bred og bekvem Færdselslinie fra Centralbanegaarden gennem Aarhus By. Det længste Stykke af Vejen er der Gader paa begge Sider af Aaen, og ved en Overbygning af denne vil der blive en lang Færdselsaare fra Banen ned til Havnen, hvor der kan blive Plads baade til Kørevej, Spadserevej og lignende, ja, maaske endogsaa til et Jernbanespor. Men der er jo ogsaa en anden gammel Plan, som gaar ud paa fuldstændigt at flytte Aaen. Terrainet er nemlig saaledes ude ved Fiskerhuset, at man kan udgrave et Leje til den i Lavningen mellem Aarhus By og Marselisborg Gaard, saaledes at den, naar man gennemskærer Viby Mark, kommer til at løbe Nord for en Del af denne, gennem et Moseterrain i Omegnen af, hvor Marselisborg Gaard i sin Tid har ligget. Saa