

som ogsaa ender blindt og er, hvad man kalder Rebroussementsbanegaarde. Naar man kender lidt til Forholdene, ved man imidlertid, hvilke store Ulemper der er derved, ikke blot Ulemperne for selve Driften, som det ærede Medlem, der nu efter mig vil faa Ordet, sikkert vil komme ind paa, men ogsaa de Ulemper, der medføres for Publikum.

Man har andetsteds ofret endogsaa meget store Summer, ikke blot Millioner, men Hundreder af Millioner for at hæve disse Ulemper. I London er Ulemperne ikke hævet, men mindsket, saa vidt jeg ved, ved at man lader Godstrafikken fordele sig ved en Ringbane udenfor Byen til de forskellige Baner, der løber ind til London. For Persontrafikkens Vedkommende har man skaffet Forbindelse mellem Banegaardene ved de Hundreder af Millioner kostende, underjordiske Baner, man der har bygget. I Berlin har man ligeledes anvendt Hundreder af Millioner til saadan Forbindelse. I Hamborg har man tidlig været klar paa, at man maatte søge at faa en bekvem Forbindelse mellem de forskellige Baner, og Banenettet er lagt med det for Øje, hvorefter der nu er ofret store Summer paa at undgaa de heraf fulgte Ulemper for Byen. Her i København er vi ved at anvende, hvad der efter vore Forhold er store Summer, for at undgaa, at Nord og Syd fra kommende Baner skal lide under den Ulempe ikke at være i bekvem Forbindelse med hinanden. Det er saaledes et Krav, som er berettiget, og der er vel ikke mange Steder, hvor det mere gælder end netop i en By som Aarhus, hvor alle de Tog, som Befolkningen skal i Forbindelse med, løber gennem Byen. Jeg kan altsaa ikke være enig med Statsbanerne, naar de siger, at det er nok et Gode, men det er ikke noget, man kan ofre noget betydeligt for, og Opnaaelsen af dette Gode er udelukket ved en Flytning ned i Mølleengen.

En anden Ulempe ved, at man flytter Banegaarden her ned, er, at man faar en meget besværlig Forbindelse mellem Banegaard og Havn. For det første vil alle Havne-Tog være tvungne til at rebrousere, det vil sige, at Togene maa enten skydes op til Hovedbanen af et Lokomotiv, som derefter maa trække dem ned til Havnen,

eller, da dette vanskeligt lader sig gøre med lange Tog, maa Lokomotivet først trække Toget op og derefter, naar det skal ned igen, løbe frem og sætte sig foran i Toget, eller ogsaa maa man have Reserve-lokomotiver til at tage fat. Det er en ret betydelig Ulempe, som derved vil være knyttet til denne Banegaard, i alle Tilfælde indtil man gaar til at bygge den Forbindelsesbane til Havnen, som ogsaa er projekteret, og hvis Anlæg vilde blive ret kostbart. Ved Mølleengsprojektet er der endvidere den Ulempe, at Togene har $\frac{1}{2}$ Mil at passere, inden de kommer fra Mølleengen til Havnen. Det er det, vi har lagt Vægt paa at komme udenom ved at lægge Godsbanegaarden umiddelbart ned til Havnen.

Det ærede Medlem, der sidst talte, sagde, at man vilde jo ikke naa saa meget ved at flytte den ned saaledes, som jeg har foreslaaet, idet han var inde paa, hvorledes Tograngeringen for Havnetogene skulde foregaa fra Riste eller Rangeringsspor, der laa Norden for Aarhus By. Men det er noget, en hvilken som helst Banegaard vil kræve, at man rangerer ogsaa de Tog, der skal til Havnen, inde paa Rangerbanegaarden. Men i det Øjeblik, Rangeringen er foretaget paa den Banegaard, jeg har projekteret her, ganske paa samme Maade, som det sker for Mølleengsprojektets Vedkommende, har jeg Togene paa Opstillingsspor, der ligger lige ved Havnen, saaledes at de derfra kan gaa umiddelbart ud til den nuværende Havn og derfra direkte til den nye Havn. Naar man ikke kan lægge en Banegaard lige midt imellem de to Havne, den nye og den gamle, kan man ikke let tænke sig den lagt bekvemmere end efter det Forslag, jeg her anbefaler. Det er altsaa den tredje Ulempe, der klæber ved Mølleengsprojektet, og som jeg har søgt at undgaa ved det Forslag, jeg har ladet udarbejde.

Saa er der endelig en, med Hensyn til hvilken jeg mødes med den ærede sidste Taler, den nemlig, at man flytter Grundværdierne fra eet Sted i Byen til et andet. Vi er ganske vist kommet ind paa Grundværdistigningsskat, men uden til den at have knyttet en Ret til Godtgørelse, naar en Ejendoms Værdi formindskes ved en offentlig Foranstaltning, og