

vilde forøge Udgifterne betydeligt, idet denne Forbindelseshane er beregnet at skulle koste 1 Mill. Kr. Der har ogsaa været Tale om, at der kunde komme en bedre Forbindelse mellem Østbanegaarden og Stationen i Mølleengen ved en Bane fra Lystrup Station til Mundelstrup Station. Det vilde i Parentes bemærket være urimeligt at føre denne Jernbane den Vej, fordi det vilde forøge Veglængden meget betydeligt, og Omkostningerne derved er beregnede til 600,000 Kr. Men Mølleengs-Projektet har naturligvis ogsaa nogle Fordele, idet der ude i Mølleengen er rigelig Plads, og en Gang i Fremtiden vil Mølleengen maaske ogsaa blive et centralt Sted i Aarhus By, naar Aarhus bliver en meget stor By. En Fordel ved det foreliggende Forslag er, at der frigøres en Del Grunde, som kan indbringe en Del.

I Folketinget er der fremsat forskellige Ændringsforslag, som jeg skal tillade mig at nævne kort. Et gaar ud paa at lade Personbanegaarden blive liggende ved Ryesgade og bygge Godsbanegaard i Mølleengen. Et andet gaar ud paa en almindelig Udvidelse af den nuværende Banegaard ved Ekspropriation, saaledes at der indtil videre kunde blive Plads baade til Personbanegaard og Godsbanegaard. Et tredje gaar ud paa at bygge en Højbane langs Aarhus Havn og opfylde et Areal af Aarhusbugten ude ved Østbanegaarden, saaledes at der blev Plads til at anlægge Godsbanegaarden der. Hvis dette Forslag blev ført ud i sine egentlige Konsekvenser, vilde det gøre Aarhus til en Gennemkørselsstation med en Forbindelseshane fra Riis Skov til et Sted paa Nordbanen: Kvottrup. I Folketingets Betænkning er der gjort Rede for Bekostningen ved hvert af disse Forslag, men der er afvigende Meninger om, hvad de vil koste, idet Jernbanedirektionen regner med betydelig større Tal end Forslagsstillerne. Sagen er ikke afklaret ved Behandlingen i Folketinget. Det viser Afstemningen, idet det her foreliggende Forslag vedtoges med 42 Stemmer, medens 50 svarede: Stemmer ikke, og 20 var fraværende. Der foreligger et stort Materiale, og det bliver et Arbejde for et Udvalg her at gennemgaa dette og søge at tage Stilling til Sagen, hvad enten man nu vil foretrække et af de fremkomne Forslag eller muligvis en Kombination af nogle af dem. Min Mening om Sagen er, at Personbanegaarden bør, saa vidt det paa nogen Maade lader sig gøre — og jeg tror, det lader sig gøre

—, blive liggende ved Ryesgade. Det er en god central Beliggenhed for den, og det vil det ogsaa være, selv naar Aarhus udvider sig ret betydeligt, og derved opnaas, at der ikke skabes nogen Værdiforrykning. Rigsdagen maa nødvendigvis i høj Grad tage en saadan Omflytning af Værdier i Betragtning. Der er ogsaa dette med Stationen der, at der er to store Broer, Brunsbro og Frederiksbro, hvorover Trafikken gaar, og hvorunder Jernbanen føres. Saa vilde jeg anse det for ønskeligt, om der kunde tilvejebringes en Godsbanegaard nær ved og i let Forbindelse med Havnen, idet Havnen har en udmærket Beliggenhed og efter den Udvidelse, den nu er undergaaet, er en betydelig Havn. Det vilde være heldigt, om Forbindelsen mellem Havnen og Jernbanen blev saa let som vel muligt, og det vilde ogsaa være ønskeligt, om Stationen blev en Gennemkørselsstation; det vilde sikkert fremme Toggangen. Der er jo ogsaa ved Gennemførelsen af et af de Ændringsforslag, der forelaa i Folketinget, en Mulighed for at gøre Randers til en Gennemkørselsstation og at bygge en Bane fra Riis Skov til Strømmen Station ved Randers. Der er paatænkt en elektrisk Jernbane, men det kunde tænkes, at Statsbanen kunde føres denne Vej, saaledes at der blev Gennemkørsel baade i Aarhus og Randers. Det burde overvejes, om der kan tilvejebringes en saadan Plads i Nærheden af Havnen, at den var tilstrækkelig til Godsbanegaarden, og om denne Gennemkørsel frembød saadanne Fordele, at de opvejede de dermed forbundne, sikkert betydelige Udgifter.

Men sikkert er det, at Forholdene maa ordnes. Det maa gøres for Banens Skyld, for Stationens Skyld, men ogsaa for Toggangens Skyld og for Publikums Skyld. Hvis man skulde nævne alt, hvad der kan siges om Forsinkelser, om Mangel paa Vogne eller i det hele om Mangler ved Aarhus Banegaard, som den nu er, vilde det føre meget vidt. Jeg skal kun nævne, at man i Stedet for direkte at indlade Kul i Jernbanevognene ved Aarhus Havn har kørt dem med Hest og Vogn op til Godsbanegaarden, fordi man vidste, at det tog længere Tid, inden de kom frem, naar de blev indladet ved Havnen. Det er et betydeligt forøget Arbejde og en betydelig Bekostning at skulle transportere en saa tung Vare som Kul med Hest og Vogn. Der maa altsaa gøres noget, og jeg skal tillade mig at anbefale Sagen til velvillig Behandling og hurtig Fremme.