

Havnesporet, som maa antages at blive ikke saa lidt befærdet. Selve Havnen protesterer paa det heftigste dels paa Grund af de Havnearealer, som beslaglægges, dels fordi Benyttelsen af de Kajarealer og Gader, som ligger omkring den gamle Børsbygning, vil blive illusorisk, naar der paa dette Sted skal anbringes Støtter for Højbanen, og endelig, fordi Rangeringen ved Havnen vil blive vanskeligere. For Statsbanerne selv betyder den kortere Afstand ikke en Gang nogen nævneværdig Fordel, hvis den overhovedet betyder nogen Fordel. Thi Forholdet er det, at Kørselen mellem den Hammerichske Godsbanegaard og Havnen skal foregaa ad Gader og Veje paa Kryds af den øvrige Færdsel og maa derfor foregaa særdeles langsomt, medens man ad den anden Forbindelsesvej, som er lukket, kan køre forholdsvis hurtigt.

Man indvender saa mod Plan „M“, at derved bevares Rebroussementet paa Aarhus Station — det er jo ogsaa rigtigt —, medens det Hammerichske Forslag har Gennemkørsel. Det vil ikke falde nogen ind at bestride, at denne Gennemkørsel er en Fordel, som man meget maa ønske. Men det er jo meget store økonomiske Ofre, der kræves for at opnaa denne Fordel, og paa et bestemt Omraade, det, som vel navnlig vil beskæftige det kørende Publikum, giver det ingen væsentlig Fordel. Det giver ingen Tidsbesparelse for Toggangen af nogen som helst Betydning, da Maskinskitning alligevel ganske naturligt maa foregaa i Aarhus som det store Lokomotivdepot, og desuden vil der ved det Hammerichske Projekt blive Standsning ved to Stationer i Stedet for ved een. Men, som før sagt, Plan „M“ giver ganske vist Mulighed for Gennemkørsel senere. Dog maa man ikke glemme, at denne Mulighed kun kan opnaas, hvis man vil finde sig i de samme Ulemper, man nu kritiserer ved det Hammerichske Forslag. Det kan selvfølgelig kun opnaas ved, at man gennemfører den af Aarhus By saa uhyre stærkt kritiserede Højbane. Men det kan gennemføres, og hvis det endelig i Fremtiden kommer til at foreligge som en Nødvendighed, maa det naturligvis gøres.

Dernæst siger man, at der ved Plan „M“ ikke tages Hensyn til Fremtidens Udvikling. Det er en noget billig Sætning, forekommer det mig, thi der er dog taget det Hensyn, at Trafikforholdene paa Aarhus maa antages at ligge særdeles tilfredsstillende i en Aarrække, som vi slet ikke kan overskue. Aarhus skulde udvikle

sig til en meget, meget større By, hvis disse Forhold ikke i Længden skulde være tilfredsstillende. Og det med Fremtidens Udvikling, som dog formentlig sigter til Spørgsmaalet om Gennemkørsel, er der i Virkeligheden taget Hensyn til ved Forslag „M“.

Det ærede Mindretal finder, at Aarhus Bys Modstand maa betegnes som mindre betydende. Men det forekommer mig dog ikke af ringe Betydning; at en By, hvis Borgere vel har delt sig til Fordel for to Planer, alle vender sig mod en: den tredie. Det forekommer mig dog, at man ved at følge denne tredie ikke, som ved at følge en af de to andre, kan antages kun at krænke nogle Interesser, men vil opnaa det, at bringe hele Byen imod sig, at krænke alle foreliggende Interesser. Dette synes mig dog at være et lidt stærkt Standpunkt.

Dernæst vilde jeg gerne sige, at det Aarhus Borgere indvender imod Regeringsforslaget, har alene været dette, at det fremkaldte betydelige Værdiforskydninger. Dette undgaas ganske ved Plan „M“, der, saa vidt jeg ved, ingen Modstand har indenfor Byens Borgere.

Det anføres af det ærede Mindretal, at Ulemperne ved, at Færdselen maa foregaa tværs over Havnesporene, er uundgaaelige ved enhver Ordning og vil blive mindre ved det Hammerichske Forslag, idet den nuværende Rangering reduceres. Jeg tror, man maa indskrænke sig til at sige, at selve Rangeringen paa Havnesporene bliver i Hovedsagen af samme Omfang ved alle Forslagene, men da Havnens Tyngdepunkt ved de Udvidelser, som dels er projekterede, dels er under Anlæg, mere og mere flyttes mod Syd, vil Kørselen paa Havnesporene selvfølgelig forøges stærkt, naar Godsbanegaarden, hvortil alle de læssede Vogne skal føres, ligger ved Aarhus Ø., altsaa ved Havnens nordlige Ende. Og det betyder i denne Forbindelse ganske lidt, at den gennemgaaende Trafik til Havnebanen og Persontrafikken til Damperne forlægges til Højbanen; der løber i alt 6 smaa Tog i hver Retning, der oven i Købet benyttes til Dels til at føre Godsvogne til og fra Havnen.

Dernæst paastaas det, at ved Risskov Villaby findes der tilstrækkelige Arealer mod Nord til Anlæg af industrielle Virksomheder. Disse industrielle Virksomheder mener man kunde faa direkte Adgang til Banen, men det kunde kun ske, hvis man vilde lægge Sidespor i direkte Tilslutning til Statsbanen paa fri Bane, hvad jeg