

Bilag VII.

Foranlediget ved Generaldirektionens Skrivelse af 13. Marts 1915, indeholdende Kritik af mit Forslag til Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus, skal jeg, før jeg nærmere søger at imødegaa den paa de enkelte Punkter rejste Kritik, bemærke følgende:

Der kan altid rettes Kritik mod enkelte Punkter af et Forslag. Dels er Opfattelsen af, hvad der paa de forskellige Punkter er nødvendigt, ofte stærkt divergerende, og dels maa man erindre, at mit Projekt har maattet udarbejdes i stor Hast og derfor ikke kan være saa gennemarbejdet som Statsbanernes. Men til yderligere Gennemarbejdning og Forbedring vil der altid være rig Lejlighed for Statsbanerne; Hensigten med det har kun været at vise, at den af mig udkastede Tanke ikke alene kan udføres brugbart, men ogsaa, at den kan udføres for et omtrent lignende Beløb som Udførelsen af Statsbanernes Projekt gennemført i Forbindelse med Dobbeltspor til Kvottrup og Grenaa-Banen ført ind over Mundelstrup.

Det, Spørgsmaalet staar om, er:

Skal man anlægge en Centralbanegaard i Mølleengen, naar man derved

1) Fjerner Trafikken fra dens nuværende Plads, hvilket ikke alene vil være til Ulempe for en meget stor Del af Byens Befolkning, men yderligere vil medføre saa store Værdiforringelser i Kvarteret omkring den nuværende Banegaard — navnlig synes de derværende Hoteller og andre forretningsdrivende at maatte blive haardt ramt —, at man maatte føle sig moralsk forpligtet til at erstatte de mest iøjnefaldende af Tabene, der dog under ingen Omstændigheder vil være heldige for Byens sunde Udvikling, og som, hvis de ikke erstattes, vil føles særlig uretfærdige paa Baggrund af Loven om Jernbaneskyld, der tillader det offentlige at indkassere en Del af den ved offentlige Anlæg bevirkede Værdistigning uden at paalægge det en tilsvarende Pligt til at erstatte Tab, der saa øjensynlig som her fremkaldes af de samme Aarsager, der andetsteds bevirker Værdistigninger.

2) Kun opnaar en daarlig Forbindelse med Østbanen, enten ad Havnesporet og en godt 4 km lang Sporforbindelse fra dette til Banegaarden eller ad en ca. 2 Mil lang Omvej, og

3) En daarlig Forbindelse med Havnen. Dette er ikke blot en Ulempe for de rejsende, der vil benytte Dampskibene, men det vil ogsaa være til Skade for Byens Handelsstand, at der er saa langt mellem Stationen og Havnen.

Eller *skal man anlægge en Centralbanegaard ud for Østbanegaarden, naar man derved*

1) Bevarer Togforbindelserne med deres nuværende Plads.

2) Faar Østbanen direkte optaget og bragt i fyldig Forbindelse med de øvrige Baner.

3) Faar god Forbindelse med Havnen, baade for Person- og Godstrafikkens Vedkommende.

4) Undgaar det for Publikum og Driften generende Rebroussement.

5) Frigør de store Arealer i Mølleengen.

6) Holder Muligheden aaben for Anlæg af ny Bane til Randers og for direkte Dampfærgeforbindelse med Stationen.

Og vel at mærke, som det i det følgende igen nærmere skal søges paavist, kan opnaa disse Goder for omtrent samme Beløb, som den af Statsbanerne foreslaede Løsning i Tiden vil kræve.

Det er herom, Spørgsmaalet staar.