

Mødet den 12. Juli 1917.

(For lukkede Døre).

Fraværende: Christensen og Simonsen.

1. (J. Nr. 34—1917). Indstilling fra Udvalget for Opførelse af Beboelsesbygninger om efter afholdt Licitation at overdrage **Snedkerarbejdet ved Ejendommeno Nr. 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10 og 11 ved Steinmannsgade** til henholdsvis: Øvlisen for 6950 Kr. 74 Øre, J. Knudsen for 5536 Kr., H. Aarup for 6392 Kr., J. Knudsen for 5536 Kr., Øvlisen for 7032 Kr. 89 Øre, Rasmussen Hvid for 6000 Kr., Rasmussen Hvid for 6402 Kr. og Øvlisen for 7038 Kr. 94 Øre, samt **Glarmesterarbejdet** ved samme Ejendomme til henholdsvis: Buchreitz for 520 Kr. 50 Øre, Knolls Eft. for 378 Kr., Vithen for 463 Kr., A. Petersen for 378 Kr., L. Hassing for 529 Kr. 25 Øre, Viktor Petersen for 369 Kr., J. V. Burde for 449 Kr. 25 Øre og Skov for 583 Kr. 50 Øre.

Indstillingen vedtoges.

2. (J. Nr. 251—1917). Indstilling fra Skoleudvalget om efter afholdt Licitation at overdrage **Installationen af elektriske Lysanlæg i Borgerskolerne i Christiansgade og Ingerslevsavenue** til henholdsvis: F. C. Lund for 3800 Kr. og Kemp & Lauritzen for 10439 Kr.

Indstillingen vedtoges.

3. (J. Nr. 255—1917). Fra Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse forelaa følgende **Forslag til ny Hovedbanegaard i Aarhus samt til Ordning af Pladsen foran Banegaarden:**

»Enhver, der er kendt med Hovedbanegaarden i Aarhus, vil have lagt Mærke til de foran denne herskende vanskelige Trafikforhold. Disse skyldes dels Banegaardspladsens ringe Udstrækning, dels det stærke Fald, Ryesgade og den endnu stejlere Banegaardsgade har ned mod Pladsen, samt først og sidst den skarpe Kurve, hvori disse to stærkt faldende Gader mødes ud for Centralhotellet. Her forbi skal ikke alene de mange Vogne og Biler til og fra Hovedbanegaarden, her forbi løber ogsaa den elektriske Sporvogn, og her forbi maa den store Strøm af Cyklister og Fodgængere passere til Banegaarden, Frederiksbjergkvarteret og Marselisborgskovene. Allerede nu kan der paa travle Dage opstaa faretruende Situationer, og saa snart Byen er vokset blot i nogen Grad og Trafiken dermed er dobbelt eller mangedoblet, vil disse Forhold være saa uheldige og saa faretruende, at en rationel Omordning maa til, hvis Sagen til den Tid overhovedet lader sig løse.

Saalænge det endnu ikke var afgjort, om Personbanegaarden skulde blive liggende eller flyttes ud i Mølleengen, var der ingen særlig Anledning til at tage Spørgsmaalet op til nærmere Overvejelse. Ved den stedfundne Expropriation af Hallsvejkkvarteret er det imidlertid nu givet, at den bliver liggende paa sin nuværende Plads. Den længe tiltrængte Udvidelse kan Statsbanerne herefter kun skaffe sig dels ved Ombygning af den nuværende Hovedbygning (en Ombygning der sikkert vil blive af

meget vidtrækkende Omfang, hvis den skal være tidssvarende), dels ved Tilbygninger til begge dens Fløje ud paa Pladsen foran Banegaarden. I saa Fald maa Trafiken til Perronerne føres gennem Tunneler under Sporene. Som man ser, vil den i Forvejen indknebne Forplads blive yderligere begrænset ved denne Bygningsudvidelse; sandsynligvis vil Statsbanerne udgrave en Del af Dalgasanlægget for her at vinde nogen Erstatning for de Arealer, der medgaar til Hovedbygningens Udvidelse, men denne Plads vil faa en meget uheldig smal Form og den slettest tænkelige Forbindelse med de omliggende Gader, idet der ikke bliver nogen Adgang for Vogne fra Bruunsbro og Banegaardsgade.

Dersom en saadan Plan gennemføres, vilde Ordningen ikke blive rationel for Statsbanerne, og for Byen vil det betyde, at hele Dalgasanlægget bliver ødelagt, og at Banegaardspladsen ikke vil kunne udvides. Navnlig vil de store Ulæmper (særlig de skarpe Kurver og de stærke Fald), der i Øjeblikket findes paa dette meget trafikerede Sted, ikke kunne bortryddes. Efterhaanden som Byen vokser, vil disse Ulæmper blive større og større, og om faa Aar staar man da atter overfor Problemet, der imidlertid til den Tid ikke lader sig løse rationelt for tilnærmelsesvis overkommelige Summer.

Naar man betænker, at Ordningen af Banegaardsforholdene i Aarhus, som Lovgivningsmagten nu har endelig fastslaaet, ikke skal være for faa Aar, men skal kunne virke tilfredsstillende gennem flere Menneskealdrer, maa det være en Opgave for saavel Statsbanerne som Aarhus Kommune at vise den største Fremsynethed ved de Dispositioner, der i Løbet af kort Tid skal

foretages med Hensyn til Banegaardsordningen. Det gælder naturligvis først og fremmest om at skabe en i teknisk Henseende saa god Personbanegaard som muligt og dernæst om at ordne Banegaardspladsen og Færdselsaarerne til Banegaarden paa en saadan Maade, at man fuldt ud er i Stand til at optage den Trafik, som Byens øgede Vækst vil medføre. Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse har i længere Tid beskæftiget sig med Planer i de nævnte Henseender, og efter at Stadsingeniøren har gennemarbejdet og ændret disse, finder Udvalget det nu rigtigt at forelægge Offentligheden dem i store Træk.

Forslaget gaar kortelig ud paa at hæve hele Banegaardspladsen med omliggende Gader op til Bruunsbroens Højde, saaledes at Byens Trafik kommer til at ligge i et andet Højdeplan end Banetrafiken; dette kræves nemlig til et fuldt ud moderne Banegaardsanlæg, og man vil da ogsaa se det anvendt ved Københavns nye Personbanegaard og ved mange udenlandske Banegaarde, der er bygget i de senere Aar (f. Eks. Hamburg Hovedbanegaard).

Ved saaledes at opfylde Pladsen foran Banegaarden indtil 1. Sals Højde paa den nuværende Hovedbygning opnaar Statsbanerne at kunne lægge Ventesalene og Restaurationen ud over Sporene og herfra føre Trafiken ad enkelte eller dobbelte Trapper ned til de forskellige Perroner. Man undgaar herved ikke alene de uskønne og mørke Tunneler for Person-, Bagage- og Posttrafik, men ogsaa den foran nævnte Indsnævring af Banegaardspladsen.

Paa Tegning 1 (det oprindelige Forslag) er forsøgsvis skitseret en Stationsbygning, der delvis er bygget ud over Sporene. Paa Perspektiv-

billedet, Tegning 2, der svarer hertil, ser man fra Hjørnet af Bruunsgade og den nye Hallsvej Stationsbygningen tilligemed den over Sporene førende lukkede Passage med Ventesalene og Restaurationen. I Forgrunden ses Bruunsbro efter Ombygningen. Endvidere viser Billedet, dels at den nuværende Stationsbygning's Stueetage — der bliver Kælder i den nye — stadig vil kunne benyttes til Kontorer m. m., dels at den nuværende Telegrafstation mellem Bruunsbro og Banegaarden kan lægges paa samme Sted som nu, idet den anbringes under den hævede Banegaardsplads.

Tegning 3 viser Situationsplanen, efter at den er blevet gennemarbejdet og forbedret, og hertil knytter sig paa Tegning 4 Længdeprofiler i de vigtigste af de Gader, Planen vil berøre.

Betrakter man nu Situationsplanen, vil man lægge Mærke til følgende Enkeltheder:

1) Banegaardspladsen opfyldes i sin Helhed til Bruunsbroens Højde, saaledes at det nuværende Dalgasanlæg helt indgaar i den. Fra Pladsens østlige Ende føres Fredensgade med passende Fald ned til den nuværende Terrænhøjde, som naas omtrent ud for Rosenkrantzgade.

Facadelinjen ved Banegaardspladsen for Karéerne paa begge Sider af Ryesgade trækkes ca. 8 m tilbage, hvorved Pladsen vil vinde betydeligt.

2) Ryesgade udvides mellem Banegaardspladsen og katholsk Kirke fra 16 til 32 m. Længdeprofilet af Gaden gøres samtidig konkavt, idet Opfyldningen begynder omtrent ud for Kirken, og Gaden herfra hæver sig op mod den ny Banegaard. Man opnaar herved at berøre saa faa Ejendomme i Ryesgade som muligt.

3) Der anlægges en ny beplantet Gade vinkelret paa Ryesgade lige ud for katholsk Kirke midt ned over Statsbanernes nuværende Materialgaard. De store, ubebyggede Arealer, som findes her, vil paa denne Maade komme til at danne passende Bygningskaréer. Gaden fortsættes i 2 smalle Passager for Fodgængere forbi katholsk Kirke og føres bag denne ad Trapper op forbi et Anlæg til den ny Allé over Kirkegaarden.

4) Paa det nuværende Biografteaters Plads anlægges en bred Passage ind til den gamle Kirkegaard, og fra den føres dels en Allé, der munder ud overfor Asylvej, og dels en Allé til Hjørnet mellem Frederiksgade og Vesterallé. Med den Retning, man har givet den første Allé, vil Bygningskaréerne paa den vestlige Side af Ryesgade faa en heldig Form, og betydelige Arealer vil kunne indvindes til Fordel for Projektet. Alléen kan i Øjeblikket kun gennemføres til omtrent Midten af Karéen Nord for katholsk Kirke.

5) Langs den nye Bruunsbros vestlige Side bygges Basarer, der formentlig vil kunne give en meget god Forrentning.

6) En krum Gade føres fra Hjørnet af Fredensgade ud for Statsbanernes Administrationsbygning ned til Sønderallé mellem Fredensgade og Dynkarken. Arealet Nord herfor (den saakaldte Amtmandstoft) udlægges til Bebyggelse.

Aarhus By vil ved Gennemførelsen af foranstaaende Forslag opnaa, at der til Banegaarden fører 6 bekvemme Færdselsaarer, næsten alle liggende i samme Plan, samtidig med, at Baneгаardspladsen bliver af saa betydelig en Udstrækning, at den gennem lange Tider kan

opfylde ethvert Krav. Til Gennemførelse af Planen bliver det nødvendigt, at Aarhus By erhverver de Karéer, der ligger nærmest Hovedbanegaarden. Herigennem og ved at lade afholde en Arkitektkonkurrence om disse Karéers Bebyggelse opnaar Byen at kunne foreskrive, hvorledes de Bygninger, der skal danne den egentlige Indgang til Byen, vil komme til at tage sig ud.

Ret ud for Banegaarden vil man da fremtidig have den smukke og brede Ryesgade, hvis Indsnævring flankeres paa den ene Side af den katholske Kirkes Taarn og paa den anden Side af en monumental Bygning paa Hjørnet af den ny Gade. Vest for Banegaarden vil man have den anselige Bruunsbro med Basarbygninger langs det vestlige Fortov, der rimeligvis med stor Virkning vil kunne omskabes til en Buegang. Mellem Broen og Banegaardsgade kommer for Enden af Pladsen en ny monumental Bygning, og Nord for denne den brede Indgang til Kirkegaardsparken.

Herved kan der skabes en smuk og værdig Indgang til Aarhus By, en Indgang, der kan blive noget ganske enestaaende.

Retter man sin Opmærksomhed paa den økonomiske Side af Sagen, maa man gøre sig klart, at Aarhus By ikke opnaar den attraaede Ordning af Forholdene uden at bringe Offre. Der foreligger for Udvalget en Beregning af Indtægter og Udgifter ved Projektet, og efter denne vil dette medføre en betydelig direkte Udgift for Aarhus By.

Om denne Udgift for Byen kommer til at staa i passende Forhold til de Fordele, denne for sit Vedkommende kan have af Projektets

Gennemførelse, afhænger i væsentlig Grad af, om Statsbanerne vil vise velvillig Imødekommenhed ved Fordelingen af de Ofre, der skal bringes for at løse Opgaven.

De Privatejendomme, der skal nedrives, for at Foretagendet kan gennemføres, maa om fornødent erhverves ved Expropriation, og da deres Værdi ved den nylig stedfundne Ejendomsskyldvurdering nu er fikseret, vil Spekulation i disse Ejendomme, der agtes erhvervet til Nedrivning, næppe friste nogen og i hvert Fald ikke give nogen Fordel.«

Bech vilde, idet han som Ordfører for Udvalget i denne Sag forelagde Planen, indlede med at bede Byraadets Medlemmer betragte Planen og de Forhold, der stod i Forbindelse med den, som værende af overordentlig Betydning for det fremtidige Aarhus. Da det drejede sig om Byens Hovedaare og et betydeligt Kvarter i dens Midte, et af dens vigtigste Centre, var Byraadet ikke alene berettiget, men ogsaa forpligtet til at se stort paa Sagen. Dersom Byraadet ikke gjorde det, vilde man om faa Aar med Rette kunde bebrejde det, at det ikke havde handlet med det Fremsyn, som det burde. — Uden at trætte med nogen lang Udvikling vilde Taleren gerne genopfriske et Par historiske Data Sagen vedrørende. Gennem mange Aar havde Banegaardsforholdene været under Debat, og mange forskellige Planer var blevet drøftede. Statsbanerne havde holdt paa, at saavel Person- som Godsbanegaarden burde lægges i Mølleengen, og denne Plan havde ogsaa fundet mange Tilhængere i Aarhus, idet man mente, at man paa denne Maade kunde naa en særdeles tilfredsstillende Løsning, da Pladsen i Mølleengen vilde komme til at ligge meget centralt i et større Aar-

hus, naar Byen havde udviklet sig mere i Bredden, end Tilfældet var i Øjeblikket. Fra andre Sider blev Planen stærkt bekæmpet, blandt andet fordi man mente, at en saadan Flytning i altfor høj Grad vilde forringe Ejendomsværdierne i den nuværende Banegaards Omgivelser, hvor man gennem mange Aar ved Køb og Salg havde taget Hensyn til Stationens Nærhed. Trafikministeriet fremsatte saa i Aaret 1914 Lovforslag om en ny Person- og Godsbanegaard i Mølleengen, men ved Behandlingen i Rigsdagen kom der en Mængde Ændringsforslag frem. Særlig Opmærksomhed vakte Etatsraad Hammerichs Plan om Anlæg af en ny Person- og Godsbanegaard i Bugten ved den nuværende Østbanegaard i Forbindelse med en Højbane gennem Aarhus og den nuværende Stations Omændring til en mindre Gennemgangsstation. Hammerichs Plan kunde dog ikke gennemføres, men opnaaede at faa et stort Mindretal i Rigsdagen for sig. Et andet Forslag, vistnok nærmest fremsat af Folketingsmændene Jens Andersen og Jensen Sønderup, gik ud paa at lægge Godsbanegaarden i Mølleengen og bevare Personbanegaarden paa dens nuværende Plads. Fra forskellige Sider blev det hævdet, at denne Plan havde den Fordel, at den aabnede Mulighed for at gennemføre den Del af det Hammerichske Forslag, der angik en Højbane gennem Aarhus i Forbindelse med en Bane fra Østbanegaarden til Kvottrup paa Stambanen. Disse Forhandlinger resulterede i Loven af 17. April 1916, der bemyndigede Trafikministeren til at lade anlægge en Godsbanegaard i Mølleengen samt til at ekspropriere de Arealer, der er nødvendige til en senere Udvidelse af Personbanegaarden, idet der dog ikke staar noget om, hvor denne skal ligge. — Medens Anlægget af Gods-

banegaarden endnu ikke var blevet paabegyndt, havde der fundet meget store Ekspropriationer — for ca. 2½ Million Kr. — Sted ved Hallsvej, og hermed var det givet, at Personbanegaarden skulde blive liggende paa sin nuværende Plads. Man havde derved faaet fast Bund under Fødderne og kunde begynde at beskæftige sig med, paa hvilken Maade man kunde faa den bedste Løsning af Spørgsmaalet. I November 1916 modtog Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse da ogsaa fra privat Side det Forslag, som det nu forelagde nærmere udformet. Samtidig med at Udvalget udtalte sin Interesse for Sagen, svarede det Forslagsstillerne, at man vilde foretrække at vente til efter de nye Valg med at bringe en Sag af et saa betydeligt Omfang videre. Det nye Udvalg tog Sagen op og lod ved Stadsingeniørens Hjælp udarbejde det Ændringsforslag, som fandtes paa Tegningerne 3 og 4. Som man vil se, var Forslaget i sig selv ganske simpelt, omend dets Konsekvenser var betydelige. Det drejede sig om at hæve hele Banegaardspladsen og de nærliggende Gader op i Bruunsbroens Højde, saaledes at Stationens Stueetage kom til at ligge i Højde med den nuværende Hovedbygning 1. Sal, dels paa dennes Plads og dels ud over Sporene. Man vilde paa denne Maade opnaa at faa en Banegaard, der svarede til Københavns nye Personbanegaard, Hamborgs Hovedbanegaard og mange andre moderne Anlæg, og man vilde sikkert give Udvalget Ret i, at dette var en meget god og praktisk Banegaardsform. Foruden at det altid havde Betydning for en By at faa saa god en Banegaard som muligt, havde man i Aarhus tillige det Held, at man samtidig kunde forbedre Byens indre Trafikveje i meget betydelig Grad og skabe et nyt stort og

luftigt Kvarter i Byens Centrum. I Forslaget havde Udvalget søgt at specificere de vigtigste Fordele, Byen vilde kunne naa ved den foreslaaede Ordning. Som det vilde ses, vilde Planen i høj Grad berøre den gamle Kirkegaard, idet dennes østlige og sydlige Side blev inddraget til Bebyggelse, og Kirkegaarden blev omdannet til en Park med forskellige Alleer igennem. For at gennemføre den foreslaaede Ordning paa det Sted var det vistnok nødvendigt at indhente Kirkeministeriets Tilladelse, men dette vilde næppe være vanskeligt, da Kirkegaarden jo i 1885 var overgaaet til at blive Byens Ejendom, og man i 1911—12 i Byraadet havde bestemt, at »Salg af nye Gravsteder paa Kirkegaarden ved Sønder Alle fremtidig ikke kan finde Sted til Ligbegravelse, dog kan de Familier, der ejer Gravsteder der, benytte disse indtil videre.« Man havde herved udtrykkelig præciseret, at man ønskede Kirkegaarden nedlagt som saadan og omskabt til en Park, der jo kom til at ligge ualmindelig godt og centralt i Byen. — Hvad den pekuniære Side af Sagen angik, havde Udvalget undersøgt denne saa nøje, som det var muligt paa nærværende Tidspunkt. Udgifterne til Planens Gennemførelse vilde jo blive meget store, særlig til de betydelige Ekspropriationer eller Underhaandssalg, der var nødvendige, men paa den anden Side kunde man vente, at store Beløb vilde komme til at indgaa ved Salg af de værdifulde Grunde. Helt uden Tilskud vilde Byen dog sikkert ikke kunne slippe, men Goderne var saa store, at Udvalget ogsaa mente, det burde tilraade Planens Gennemførelse, selv om den vilde kræve ikke ringe Beløb fra Kommunens Side. Uden paa nogen som helst Maade at kunne slaa noget Tal fast, turde Taleren nok meddele, at Udvalgets Beregninger

om Byens Tilskud svingede mellem en halv og en hel Million Kroner, idet man ved Forhandling med Statsbanerne ventede adskillig Imødekommenhed fra denne Side. Taleren kunde tilføje, at Pengene var stillet i Udsigt af en stedlig Bank paa favorable Vilkaar, saaledes at man ikke behøvede at angribe Byens almindelige Laanemidler for at gennemføre Sagen. — Naar Udvalget paa nærværende Tidspunkt havde ønsket at forelægge Planen for Byraadet, var det ikke, fordi det vilde anmode Raadet om at tage endelig Standpunkt til den nu, da den næppe var moden dertil endnu, men kun for at meddele Byraadet Planens Hovedlinier og paa Basis heraf anmode om Mandat til at arbejde videre. Dersom Udvalget fik Bemyndigelsen, havde det tænkt sig at udsende Forslaget til den stedlige Presse og til en Række Organisationer indenfor de forskellige Partier samt til dem, man iøvrigt mente, Sagen vilde interessere. Udvalget havde endvidere underhaanden sat Statsbanerne ind i Forslaget, og Trafikministeren og Generaldirektøren samt flere Embedsmænd fra Statsbanerne vilde i næste Uge gerne drøfte Planen med Udvalget ved et Møde i København. Ogsaa af denne Grund vilde det have Betydning for Udvalget at have det samlede Byraads principielle Tilslutning til Forslaget. — Da det blev Taleren overdraget at forelægge Sagen for Byraadet, havde han ønsket sig en Demostene's Veltalenhed for ret at kunne fremstille den paa saa smuk og god en Maade som muligt, idet han troede sikkert paa, at det vilde betyde uhyre meget for Byen at faa Planen gennemført, men efterhaanden som han havde arbejdet nærmere med det, han ønskede at sige, var han blevet beroliget, fordi han indsaa, at særlige Overtalelsesgaver slet ikke var nødvendige for

at vinde Interesse for Planen. Udvalgets Medlemmer stod enige om, at Planen var saa naturlig og rigtig, at den een Gang fremsat næppe vilde kunne afvises, med mindre meget store pekuniære Hindringer skulde stille sig i Vejen. At Planens Gennemførelse vilde betyde en overordentlig For-skønnelse for Byen, sagde sig selv, og efter Talerens Mening burde Byraadet ogsaa have Øjet aabent for denne Side af Sagen. I Alverdens Lande havde det gennem Tiderne været Skik, at en By smykkede sine Adgangsveje med Porte, der foruden hyppigt at indgaa som Led i Stadens Befæstning, ved rig Arkitektur og Billedhuggerkunst skulde byde den fremmede et værdigt Velkommen og samtidig vidne højt om Byens Smag, Kultur og Rigdom. Tanken, der laa til Grund for dette Forhold, var rigtig; thi det første Indtryk, man fik af et Sted, en By, ja et helt Land, havde ofte Indflydelse paa ens senere Dom. Den moderne By's Porte var dens Banegaard, og derfor burde det da ogsaa tilstræbes at gøre den og dens Omgivelser saa smukke og tiltalende som muligt. Sluttelig anbefalede Taleren Forslaget til Byraadets Velvilje og anmodede om, at Udvalget fik Bemyndigelse til at arbejde videre med Sagen.

F o r m a n d e n udtalte, at det selvfølgelig ikke var muligt for Byraadet at tage Stilling til Sagen i Dag, hvad jo heller ikke var Udvalgets Mening. Det farlige ved Planen var den pekuniære Risiko, som vel ikke helt var til at beregne, men under Forudsætning af, at Udvalgets Beregninger i denne Henseende nogenlunde vilde slaa til, syntes Sagen dog saa god, at man burde tilstræbe dens Gennemførelse. Det vilde derfor være rimeligt, at give Udvalget den ønskede Bemyndigelse. Man

vilde jo saa faa at se, hvorledes Statsbanerne stillede sig til Planen i det hele taget.

M o u s t e n spurgte, om det, hvis Planen blev godkendt, vilde betyde nogen Forandring i de vedtagne Banegaardsplaner, og om der vilde komme Vanskeligheder med Hensyn til Sporvejen.

B e c h oplyste, at Personbanegaardens Udvidelse efter Statsbanernes Forslag vilde ske ved Opførelse af en stor Tilbygning ved hver Ende af Banegaarden, medens den efter Udvalgets Forslag vilde finde Sted ud over Sporene. Som en Betingelse for Udvalgets Forslag tænkte man sig, at Statsbanerne skulde forpligte sig til aldrig at bygge ud paa den Banegaardsplads, man ved Forslagets Gennemførelse vilde skabe. Med Hensyn til Sporvejstrafikken indeholdt Planen en lille teknisk Snedighed, idet den nederste Del af Ryesgade vilde blive dobbelt saa bred som nu, og man følgelig kunde udføre dens Anlæg i 2 Dele, hvorved en Standsning af Trafikken kunde undgaas.

B r a m m e r fandt Planen langt mere tiltalende end Statsbanernes Plan, hvorved Banegaardspladsen vilde blive meget indskrænket og de æstetiske Hensyn i meget ringe Grad fyldestgjorte. I det hele og store syntes Planen meget smuk, men det var dog et Spørgsmaal, om man ikke vilde staa sig ved at undlade den paatænkte Bazarbygning langs Bruunsbro. Det var fuldstændig rigtigt, at smukke og tiltalende Indgange til en By havde stor Betydning, og forhaabentlig vilde man tænke herpaa ikke blot for Banegaardens Vedkommende, men ogsaa med Hensyn til de andre Indgange til Byen. Taleren kunde ganske slutte sig til Forslaget om at udskrive en Arkitektkonkurrence, for at man kunde faa de største Muligheder for at

faa de bedste Tanker om Banegaardens Ordning frem.

B r ø n d u m kunde give Planen sin Tilslutning. Projektet var saa godt, at det talte for sig selv. Den Fremrykning af Banegaarden, som Statsbaneautoriteterne tænkte paa, vilde skade Pladsforholdene i høj Grad. I Udlandet fandtes der mange Personbanegaarde af den nu foreslaaede Type, som jo ogsaa frembød en absolut fortrinlig Ordning. Med Hensyn til den pekuniære Side af Sagen nærede Taleren nogen Betænkelighed, navnlig da det vist var ret tvivlsomt, om Statsbanerne vilde vise den Imødekommenhed, som var nødvendig, hvis Planens økonomiske Grundlag ikke skulde helt forrykkes. Desuden blev det fra flere Sider hævdet, at Spørgsmaalet om Nedlægning af Kirkegaarden vilde berede meget store Vanskeligheder. Projektet var imidlertid saa tiltalende, at der burde arbejdes videre paa det, men skulde der vise sig altfor store Vanskeligheder for dets Gennemførelse, kunde Taleren tænke sig, at man foreløbig nøjedes med at faa Stationsbygningen indrettet som projekteret, altsaa med Nedgange til Perronerne fra 1. Sal, men at man lod Opfyldningen af Ryesgade vente til bedre Lejlighed. En saadan Ordning fandtes mange Steder i Udlandet, Dette kunde man imidlertid senere overveje, foreløbig kunde Taleren anbefale, at Udvalget fik den ønskede Bemyndigelse til at arbejde videre paa Sagen og da særlig til at indlede Forhandling med Statsbanerne.

N. J o h. L a u r s e n anbefalede Udvalget at søge Forhandling med Kirkeministeriet angaaende Nedlægningen af Kirkegaarden, samtidig med at det søgte Forhandling med Statsbaneautoriteterne om selve Projektet.

Jakob Jensen udtalte, at alle Forhandlinger om Banegaardsforholdenes Ordning i 16 Aar var gaaet ud paa at faa begge Banegaarde flyttet til Mølleengen, og at Byens Udvikling var ledet med denne Ordning for Øje. Imidlertid havde man nu faaet en Lov, hvorefter Personbanegaarden skulde blive paa sin nuværende Plads. Under Forhandlingerne om denne Lov var Tanken om Anlæg af en direkte Bane fra Aarhus til Randers kommet frem, og alle var sikkert klar over, at denne Tanke vandt mere og mere Terræn. Endvidere var der fremkommet Forslag om Anlæg af en Færgehavn Syd for Byen, et Forslag som vilde medføre Ringbanen Syd om Byen. Taleren havde da straks begyndt at arbejde for at faa Færgehavnen lagt Nord for Byen, saaledes at Ringbanen kunde undgaas, og der forelaa nu Planer om, at Færgelejet skulde lægges ved Riis Skov. Det var saaledes ikke alene Personbanegaardens Ordning, man havde at arbejde paa, men Trafikforholdene paa Aarhus i det hele taget. Det nu foreliggende Projekt var anslaaet til at koste Kommunen $1\frac{1}{2}$ Million Kr., men vilde sandsynligvis komme til at koste en Del mere. De, der havde arbejdet for, at Personbanegaarden skulde blive liggende paa sin nuværende Plads, maatte imidlertid være klar over, at de Penge maatte ud, for hvis Personbanegaarden skulde ordnes, som Statsbanerne tænkte sig, vilde det blive til Skam og Skændsel for hele Byen. Den nu foreliggende Plan var udmærket egnet til at arbejde videre paa, men Byraadet maatte være paa det rene med, at skulde den gennemføres, maatte det blive en Gennemkørselsstation med tilhørende Højbane og Færgeleje mod Nord, hvorved man altsaa forhaabentlig vilde undgaa Ringbanen mod Syd. For-

handlingerne med Statsbanerne syntes i den senere Tid at være ved at gaa istaa, men antagelig vilde det foreliggende Forslag bringe Liv i dem igen. Den af Hr. Brøndum anbefalede Ordning med en Trappe op til Banegaardens 1. Sal og Trapper derfra ned til Perronerne kunde jo nok bruges, men nøjedes man med at gennemføre denne Ordning, vilde det fuldstændige Projekt med Opfyldning af Ryesgade sikkert senere blive saa dyrt at gennemføre, at Efterkommerne lod det ligge. Den endelige Ordning maatte helst træffes nu.

B e c h kunde oplyse, at en af Statsbanernes Ingeniører havde medvirket ved Projektets Udarbejdelse. Det vilde sikkert være bedre at have en Bazarbygning langs Bruunsbro end den aabne røgfylde Udgravning. En lignende Bazarbygning tænktes iøvrigt opført mellem Københavns Personbanegaard og Frihedsstøtten. Naturligvis var der som paa-peget af Hr. Brøndum en Mulighed for at gennemføre Projektet i 2 Tempi, men skulde den nuværende Banegaard bevares, maatte Forbindelsen til Perronerne dog utvivlsomt skabes ved Tunneller. Hvis Udvalget fik den ønskede Bemyndigelse, havde det til Hensigt ogsaa at forhandle med Kirkeministeriet. Det var, som allerede bemærket af Hr. Jakob Jensen, Udvalgets Haab, at Projektet maatte føre til en samlet teknisk Overenskomst med Statsbanerne om alle de Ting, der laa disse og Kommunen imellem.

P. P e t e r s e n maatte forbeholde sig sin Stilling, naar Sagen skulde frem til endelig Beslutning. Projektet syntes at være meget tiltalende, men det drejede sig jo ogsaa om overordentlig mange Penge. Trods den vanskelige Tid bevilgede man i næsten hvert Møde en halv eller en hel Million, og den

tunge Ende af den kritiske Situation var dog vist nok tilbage endnu.

Brøndum vilde overfor Hr. Bechs Bemærkning om Tunneller i Stedet for Trapper hævde, at det var af Vigtighed nu, hvis man ikke naaede til den fulde Gennemførelse af Projektet, dog at gennemføre en saadan Ordning, at den fulde Gennemførelse senere kunde tages op. Taleren kunde ikke tænke sig, at det vilde blive vanskeligere at gennemføre Projektet senere i Fremtiden, end det nu var; det modsatte vilde snarere blive Tilfældet.

Brammer bemærkede med Hensyn til Hr. Brøndums Forslag, at det næppe vilde være heldigt at bringe andre Projekter frem end det, man ansaa for det bedste. Taleren var bange for, at den projekterede Banegaard ikke vilde blive Hovedbanegaarden, hvis den blev en Gennemkørselsstation, og Færgehavnen blev lagt mod Nord. En Bekræftelse paa denne Antagelse syntes at ligge i det af Hr. Jakob Jensen udtalte.

Jakob Jensen udtalte, at han maatte have været meget uheldig med sine Udtalelser, hvis de kunde opfattes, som Hr. Brammer mente. Som Planerne var i Øjeblikket, vilde Hovedbanegaarden forblive paa den nuværende Plads, og Østbanegaarden kun blive en lille Lokalstation. Antagelig vilde ingen Aarhusborger være med til at lægge Hovedbanegaarden ud til Vejlbj. Netop for at Gennemførelsen af Projektet ikke skulde koste altfor meget, var det nødvendigt allerede nu at arbejde for det og faa det vedtaget, idet Ejendommenes Prisstigning ikke gerne skulde tilfalde enkelte private Mænd, men det offentlige.

Bech ansaa det for fastslaaet, at Hovedbanegaarden skulde forblive paa den nuværende Plads. Skulde dette ikke være Tilfældet, vilde Statsba-

nernes Ekspropriationer ved Hallsvej være den største Skandale, man kunde tænke sig.

Møller mente, at man vilde give Forslaget Gift, hvis man vilde gaa den af Hr. Brøndum anviste Vej, idet Statsbanerne saa ganske sikkert vilde spare de Indrømmelser, som var nødvendige for Projektets Gennemførelse. Taleren anbefalede Byraadet at give Udvalget den ønskede Bemyndigelse, men han vilde dog betone, at man ved at gøre dette, erklærede sig rede til at yde Tilskud fra Kommunen til Planens Gennemførelse.

Brøndum havde aldrig tænkt sig, at man nu skulde gaa til Ministeriet med det af ham anførte Projekt. Hans Mening havde kun været, at man burde drøfte, hvilken Ordning der burde arbejdes for, hvis Statsbanerne ikke vilde gaa med til Projektet, idet han gik ud fra, at det værste var at faa den Ordning, som Statsbanerne tænkte paa i Øjeblikket.

Det vedtoges at bemyndige Udvalget for Byens Udvidelse og Bebyggelse til at arbejde videre paa det foreliggende Grundlag.

4. (J. Nr. 200—1917). Fra Brolægningsudvalget forelaa følgende Indstilling angaaende **Jydsk Telefon-Aktieselskabs Afgift for Tilladelse til Nedlægning af Kabler i Kommunens Gader og Veje:**

»Onsdag den 27. Juni 1917 har Brolægningsudvalget haft et Møde med Telefonselskabets Bestyrelse (repræsenteret af Formanden Grosserer Baune, Direktør Kirk og Overretssagfører Christensen) til Fastsættelse af den Kommunen ved Dom tilkendte aarlige Godtgørelse for Telefonselskabets Nedlægning af Kabler udover den i Kontrakten af 1904 fastsatte Længde af 10000 løb. m, for hvilken Selskabet betaler 2000 Kr. aarlig.

Der søgtes ved Forhandling at opnaa Forlig, dog uden Resultat. Iflg. Dommen skal da Indenrigsministeriet fastsætte Størrelsen af den Kommunen tilkommende forøgede aarlige Afgift.

Udvalget skal derfor indstille, at Sagen tilstilles Indenrigsministeriet til Afgørelse.«

Indstillingen vedtoges.

5. (J. Nr. 190—1917). Indstilling fra Skoleudvalget om, at det indstilles til Skoledirektionen at meddele Lærerne Th. Brask og P. B. Krarup samt Lærerinde O. Christiansen fast **Ansættelse ved Marselisborg Skole** fra 1. August 1917 at regne.

Indstillingen vedtoges.

6. (J. Nr. 227—1917). Indstilling fra Havneudvalget angaaende Beregningen af **Havneafgiften af Kutter »P. M. Asp.«**

Indstillingen vedtoges.

7. (J. Nr. 240—1917). Andragende fra Overlæge Bang om **Rejsetilladelse.**

Bevilgedes.

8. (J. Nr. 127—2917). Indstilling om Tildeling af forskellige **Aldersdomsunderstøttelser.**

Indstillingen vedtoges.

