

nansaar. Derved bliver de aarlige Udgifter til dette Formaal ikke uoverkommelige.

Det er af stor Vigtighed, at der vedtages et Forslag, som gør det muligt at faa Banegaardsforholdene ordnet efter en bestemt Plan og paa en rationel Maade — selv om Udførelsen strækker sig over 1 à 2 Aar mere end oprindeligt tænkt.

Mindretallet indstiller Forslaget til *uforandret Vedtagelse*.

Et *andet Mindretal* (Brorsen, Gerud Jensen, N. C. Jensen, Jensen-Sønderup, Thomas Larsen og Lillelund) kan ikke give sin Tilslutning til en Omordning af Banegaardsforholdene i Aarhus, der, som det foreliggende Forslag, forudsætter i Finansaarene 1915—16 til 1919—20 af Statskassens Midler at anvende et Beløb paa ca. 6 Mill. Kr., saa meget mindre som Gennemførelsen af denne Plan antagelig vil medføre yderligere Udgifter bl. a. til Ryomgaard-Banens direkte Tilslutning til Centralbanegaarden og Anlæg af nye Havnespor. Mindretallet erkender Nødvendigheden af at gaa til en Forbedring af Forholdene paa Statsbanernes Hovedstation i Aarhus, navnlig for saa vidt angaar Godstrafikken, men finder, at den nuværende økonomiske Stilling i høj Grad opfordrer til ikke i Øjeblikket at binde Anvendelsen af store Beløb til Statsforetagender, der ikke er absolut paakrævede. Og særlig synes der ved Spørgsmaal om Udgifter til Jernbaneanlæg at være Grund til at have Opmærksomheden henvendt paa, at der, foruden de meget store Beløb, der allerede er besluttet anvendte dels til Ordningen af Banegaardsforholdene i København, dels til forskellige Statsbanestationers Udvidelse, specielt Stationerne mellem København og Roskilde, i en Aarrække vil kræves betydelige Summer saavel til de ved Loven af 27. Maj 1908 vedtagne, endnu ikke udførte nye Statsbaneanlæg som til de i samme Lov fastsatte Statstilskud til Anlæg af private Jernbaner. Mindretallet vilde anse det for meget uheldigt, om man af Hensyn til den finansielle Stilling skulde blive nødt til at udsætte de

vedtagne nye Statsbaneanlæg eller nedsætte de aarlige Tilskud til Anlæg af nye Privatbaner.

Nærværende Mindretal har derfor under Udvalgets Forhandlinger søgt at opnaa Tilslutning til en Ordning, gaaende ud paa ved Anvendelse af et Beløb paa ca. 3 Mill. Kr. at tilvejebringe Forbedringer for Godstrafikkens Vedkommende og saaledes, at de foretagne Nyanlæg kunde indgaa i en endelig Omordning af Banegaardsforholdene i Aarhus.

Nogle af Mindretallets Medlemmer (Gerud Jensen, N. C. Jensen, Thomas Larsen og Lillelund) vilde i saa Henseende foretrække den af Etatsraad Hammerich ved Ændringsforslag Nr. 2 foreslaaede Ordning for det foreliggende Regeringsforslag, navnlig fordi Godsbanegaarden, som det vil ses af Ændringsforslaget og Bemærkningerne hertil, Bilag Nr. I og III., herved kommer til at ligge umiddelbart ved Havnen, og fordi der samtidig bliver Mulighed for i Aarhus at faa en Gennemkørselsstation i Stedet for en Rebroussementsstation, ligesom ogsaa Ryomgaard-Banens Trafikforhold paa Aarhus vil blive forbedret i Stedet for, som efter Regeringens Forslag, at forringes. De her nævnte Medlemmer finder, at de med denne Plan forbundne Fordele, sammenlignet med andre hidtil foreliggende Planer om Aarhus Banegaards Forholds Ordning, er saa store, at det er forsvarligt allerede nu at gaa med til de forøgede Udgifter, som en delvis Gennemførelse af det Hammerich'ske Projekt vil medføre. Det vil efter disse Medlemmers Opfattelse være muligt at dele den samlede Plans Gennemførelse i tre Afsnit, saaledes at der først skrider til Anlæg af Godsbanegaarden ved Aarhus Ø. Station; derefter opføres den projekterede Højbane, som forbinder Godsbanegaarden med den nuværende Aarhus H. Station, og endelig anlægges Banen fra Aarhus Ø. til Stambanen ved Kvottrup mellem Mundelstrup og Hinnerup. Udførelsen af denne Plan vil ikke medføre nogen væsentlig Hindring for den daglige Drift af Gods- og Personstationerne i Aarhus. Me-