

dens det efter de ovenfor nævnte Medlemmers Mening vil være rigtigt allerede nu at fastslaa, at Højbanen mellem Aarhus H. og den nye Godsbanegaard bygges, naar Godsbanegaardsanlægget er fuldført, og at følgelig det hertil nødvendige Beløb medtages i det stillede Ændringsforslag, kan man ikke gaa med til paa det nuværende Tidspunkt at tage Beslutning om Anlægget af Banestrækningen fra Aarhus Ø. til Kvottrup. Selv om der — som forudsat — af Hensyn til Tilvejebringelse af den nødvendige Fyld ved Godsbanegaardens Anlæg maa foretages Udgravninger, der tager Sigte paa Anlæg af en Forbindelsesbane mellem Aarhus Ø. og Stambanen et Sted mellem Mundelstrup og Hinnerup, vil det muligt senere vise sig mere formaalstjenligt at anlægge en Jernbane fra Aarhus Ø. over Lystrup til Randers, hvorved ogsaa Randers Banegaard vil kunne omdannes til en Gennemkørselsstation, samtidig med at det betydelige Opland mellem Aarhus og Randers Øst for Stambanen vilde faa let Adgang til Jernbane. Ligeledes vilde herved antagelig Anlæg af Dobbeltspor paa den nuværende Jernbane mellem Aarhus og Randers kunne undgaas. Hvorvidt man i sin Tid vil gaa til en saadan Ordning, maa selvfølgelig i første Række være afhængigt af, om den projekterede elektriske Jernbane mellem de to Byer bliver bygget.

Under Nr. 1 har to af Mindretallets Medlemmer (Brorsen og Jensen-Sønderup) stillet Forslag om at ændre det foreliggende Regeringsforslag saaledes, at det kun omfatter Anlægget af Godsbanegaarden i Mølleengen. Som det fremgaar af Ændringsforslaget og de som Bilag Nr. XIII. trykte Bemærkninger til samme, skal endvidere til forskellige Udvidelser af Perronanlægene og Omlægning af Sporene paa den nuværende Aarhus H. Station kunne anvendes et Beløb af 300,000 Kr., idet denne, naar det nye Godsbanegaards-Anlæg i Mølleengen er taget i Brug, alene skal benyttes som Person- og Ilgodsstation. Man vil ved Gennemførelsen af denne Plan i Løbet af forholdsvis kort Tid opnaa

en fuldt tilfredsstillende Ordning for Godstrafikkens Vedkommende. Anlægget af en Godsbanegaard i Mølleengen vil — lige saa fuldt som efter det Hammerich'ske Forslag — kunne udføres uden at genere Driften paa de to Statsbanestationer i Aarhus eller Færdselen og Vognrangeringen ved Havnen, og uden at Arbejdets hurtige Fuldførelse hindres af den store Trafik, der findes saavel paa de nuværende Stationer som ved Havnen.

De Forbedringer paa Aarhus Hovedstation, der kan foretages for det anførte Beløb af 300,000 Kr., vil ikke alene afhjælpe Ulemperne ved de nuværende indskrænkede Forhold for Persontrafikkens Vedkommende, særlig Mangelen af Perronplads, men tillige i høj Grad lette Forbindelsen mellem Havnen og Godsbanegaarden. Man mener derfor at kunne gaa ud fra, at der vil hengaa en ikke kort Aarrække, inden en større Udvidelse af Personbanegaarden vil være paakrævet, saa det er fuldt forsvarligt at anvende et Beløb som det anførte til disse Forbedringer, hvad enten man til sin Tid maatte bestemme sig til at foretage yderligere Udvidelser paa den nuværende Hovedstations Plads, f. Eks. efter den af J. Andersen foreslaaede Plan, eller til at opføre en ny Personbanegaard i Mølleengen ved Siden af Godsbanegaarden.

De to Medlemmer, der har stillet det her omhandlede Ændringsforslag, vilde intet have imod at ændre Forslaget i Overensstemmelse med det i Generaldirektionens Skrivelse af 12. Marts d. A. (Bilag Nr. XIV., jfr. Skrivelse af 23. Marts i Slutningen Bilag XVIII.) anførte, saaledes at Godsbanegaarden anlægges paa den Plads i Mølleengen, der efter det foreliggende Regeringsforslag skal benyttes til Personbanegaard. Der vilde herved ikke opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Aarhus—Hammel-Banens fortsatte uforstyrrede Drift, ligesom Spørgsmaalet om eventuelt at erhverve denne Banes Stationsanlæg i Mølleengen dermed var ude af Verden. Samtidig vilde det være fastslaaet, at en senere Udvidelse og Ombygning af Personsta-