

tydelig Udvidelse af Østbanegaarden at skabe en Centralbanegaard, der bringes i Forbindelse med Banenettet i Syd ad en Højbane langs Havnen, med Hovedbanen i Nord ad en ny Bane fra Risskov Holdeplads, som var tænkt ført over Kvottrup til Hinnerup, og til denne Forbindelse er de med Forslaget følgende Overslag knyttede.

Mindretallet har dog fundet det naturligt, at denne Del af dets Forslag forbeholdes en nærmere Undersøgelse, hvorfor de Anlæg, man foreslaar fastslaaede nu, ikke omfatter nogen Del af Kvottrup-Banen.

Efter Forslaget kan der lægges følgende Grundplan for Driften af de personførende Tog:

Alle gennemgaaende Tog paa Hovedbanen standser ved begge Stationer i Aarhus.

Centralstationen bliver Endestation for samtlige fra og til Aarhus gaaende Tog, idet saavel de syd- og vestgaaende Tog ad Stambanen, ad Odder-Banen og eventuelt ad Hammel-Banen, samt de nordgaaende over Brabrand og Mundelstrup føres fra og til Centralstationen over Ryesgade-Stationen og videre ad de nu bestaaende Linier.

Ved Dampskibenes Ankomst- og Afgangstider kan saa godt som alle, og særlig alle gennemgaaende Tog, optage eller afsætte Passagerer paa den udførte Dampskibenes Anlægsplads værende Holdeplads.

De Maal, Forslaget har sat sig, skulde dermed være naaede.

1) Byens 2 Stationer bevares og bringer en fyldig Forbindelse med Banenettet og Byen, i Syd gennem Ryesgade-Stationen, i Nord gennem den nye Centralstation.

2) Person- og Godsfærdselten holdes samlet i den nye Centralstation, og begge faar umiddelbar Forbindelse med Havnen.

3) Den østjydske Hovedbanes Tog føres direkte gennem Aarhus uden Rebroussement og ad en kortere Vej end [nu.

Under Udvalgets Forhandlinger er der af Generaldirektionen fremført en Række Indvendinger mod den af Mindretallet foreslaaede Løsning, hvorom kan henvises til

de hosstaaende Bilag. I den Skikkelse, hvori Forslaget nu foreligger, er der taget Hensyn til disse og til, at der skal ydes det samme Maal af nyttige Anlæg som i Statsbanernes Forslag, ligesom der er regnet med samme Enhedspriser som i dette.

Mindretallets Forslag gaar ud fra, at vi i en nær Fremtid vil staa overfor Bygning af Dobbeltspor for Jyllands østlige Stambane, og at Aarhus—Ryom-Banen maa bringes i fuld Forbindelse med Centralstationen i Aarhus; Statsbanerne har forudsat det samme og har tænkt det sidste naaet ved at føre denne Bane fra Lystrup over Mundelstrup til Aarhus Centralstation.

Forslagene, fuldt gennemførte, omfatter saaledes mere end en ny Banegaard i Aarhus. Ved en Sammenligning med Hensyn til Udgiften ved de 2 Løsninger er da for begge medtaget disse Anlæg med de af Statsbanerne dertil kalkulerede Summer. Samtlige Anlæg vil da medføre en Udgift efter Mindretallets Løsning af 8,750,000 Kr. og efter Statsbanernes Løsning af 7,850,000 Kr.

Da det derhos utvivlsomt bliver nødvendigt, for at skaffe en bedre Forbindelse med Havnen, at bygge den over Marselisborg-Kvarteret projekterede Bane til Havnen, vil Udgiften efter Statsbanernes Løsning herved yderligere forøges med den dertil kalkulerede Sum af ca. 1 Mill. Kr. foruden Ekspropriationsudgiften og dermed blive noget større end Udgiften efter Mindretallets Løsning.

Det er gjort gældende, at Mindretallets Forslag, til Forskel fra Statsbanernes, kræver samtlige Anlæg udførte straks, men dette er ikke rigtigt. Hvad der i Aarhus trænger sig paa, er Bygning af en tilfredsstillende Godsbanegaard og en gennemgribende Forbedring af Personbanegaarden.

Dette kan efter Mindretallets Forslag naas ved at lade den nuværende Østbanegaard urørt, udenfor den paa opfyldt Grund bygge en Godsbanegaard og ad Højbanen forbinde den med Ryesgade-Stationen, der — efter at være frigjort for Godstrafikken