

dette, at Aarhus bliver gjort til en Gennemkørselsstation, ligesom det jo ogsaa kan synes ideelt, at Banegaarden lægges i Nærheden af Havnen. Men den Maade, hvorpaa Tilknytning til Banen Nord paa er ordnet ved en Jernbane fra Risskov til Kvottrup, er ikke heldig. En virkelig rationel Løsning af Spørgsmaalet om Gennemkørsel kan kun naas ved Anlæg af en Jernbane direkte fra Aarhus til Randers og med Gennemkørsel i begge Byer, Heller ikke ved Anlægget i Nærheden af Havnen vil der naas saa meget, som man maaske vil antage. Største Parten af Godstrafikken sker nemlig Syd paa. Planen har desuden betydelige Ulemper: Trafikken for Vogne til og fra Havnen og navnlig til og fra Varehusene og Læssevejene vil blive meget vanskelig, hvilket ogsaa hævdes af Havneautoriteterne i Aarhus, der tillige gør opmærksom paa, at Planen tager en Del af det i Forvejen ret knappe Areal ved Aarhus gamle Havn, og at Anlægget vil vanskeliggøre Besejlingen af Havnen. Det er ogsaa en betydelig Indvending imod Planen, at Banegaarden kommer til at ligge ret isoleret med Havet paa den ene Side og en meget stor Skovbakke paa den anden. Der vil ikke blive Plads til Fabrikker og andre industrielle Anlæg.

I Henhold til foranstaaende stilles Ændringsforslag Nr. 1 til § 1 og det i Forbindelse dermed staaende Ændringsforslag til Lovforslagets Titel.

*Mindretallet* (Jørgen Berthelsen, la Cour, Hey, Nørgaard og Rambusch) er kommet til det Resultat, at en fuldstændig og tilfredsstillende endelig Løsning bedst lader sig naa ad den af afdøde Folketingsmand Hammerich angivne Vej.

Saavel Flertalsforslaget som det forelagte Lovforslag lader Forholdene ved Østbanegaarden ganske ude af Betragtning, og disse vil, hvis Hammerichs Forslag ikke følges, sikkert snart nødvendiggøre en grundig Omordning med Krav om nye, store Bevillinger.

Begge Forslag er derhos behæftede med andre Mangler og Ulemper: Fjernelse af

Trafikken fra dens naturlige Centrum: Havnen, Bevarelse af Rebroussementet, Mangel paa Hensyntagen til Fremtidens Udvikling o. s. v., o. s. v.

Vel erkender Mindretallet, at den tilsyneladende fra næsten alle Sider i Aarhus mod dette Forslag rejste Modstand taler stærkt imod det, men dels viste saavel Udtalelser i et af de modtagne Andragender som Forhandlingerne med de mødte Deputationer, at man dog fra en betydende Side omfattede det med ikke ringe Sympati og betragtede Planens Gennemførelse som et Gode for Handelsstanden, men blot, fordi man ansaa den for uigennemførlig, ikke fandt det opportunt at arbejde for den, dels var Repræsentanterne for de forskellige Interesser i Aarhus By indbyrdes principielt saa uenige, at den enes Argumenter omstødtes af den andens, dels vejede ingen af disse Interesser saa meget, at det kunde foranledige deres Repræsentanter til at tilbyde betydelige Tilskud til Gennemførelsen af den Plan, som de ønskede, og dels var endelig de mod Hammerichs Forslag fremførte Argumenter ret uholdbare, alt sammen Grunde til at se bort fra de forskellige lokale Krav og fortrinsvis lade *Statens* Interesser være afgørende.

Af de fra *Byens* Side nævnte Indvendinger mod Hammerichs Forslag skal særlig nævnes Ulempen ved, at al Færdsel til Havnen maa foregaa tværs over Havnesporene; men denne Ulempe er uundgaaelig ved en hvilken som helst Ordning og bliver ved Hammerichs snarere mindre end større, end den nu er, idet den nuværende stærke Rangering paa Havnesporene reduceres til et Minimum og den gennemgaaende Trafik til og fra Grenaa-Banen saavel som Persontrafikken til og fra Damperne forlægges til Højbanen. Den Ulempe for Beboerne langs Havnen, man ser i selve Højbanen, er aabenbart ogsaa stærkt overdrevet; thi Banen ligger kun uvæsentligt højere end de alt eksisterende Vareskure m. m. og skjules til Dels af Træerne langs Vejen.

Hvad *Havnens* Klager angaar, bemærkes, at man paa Forhaand var til-