

bøjelig til at skænke Havneingeniørens Fremstilling den størst mulige Tiltro. Da han imidlertid anførte Strømmen fra Aarhus Aa som en væsentlig Hindring for Skibes Manøvrering udenfor Havneindløbet, maatte en Sammenligning mellem Aaens Tværnsitsareal og Tværnsitsarealet i Sejløbet Nord for Havnen vise, at dette Argument var af en saadan Beskaffenhed, at det maatte vække Mistillid ogsaa til andre Argumenter fra samme Side. Af disse skal anføres, at den foreslaaede Opfyldning skulde gøre det vanskeligere for Skibe at forandre Kurs og styre mod Indløbet; men da Opfyldningen højst er ført ud til 15 Fods Kurven, er der jo ikke Tale om en Indsnævring af *Sejløbet*; og naar det er gjort gældende, at *Synet* af den nære Kyst skulde gøre en Skibsfører nervøs, da maa bemærkes, at mange Skibsførere hævder, at det omvendt netop er en stor Fordel med Lethed at kunne se, hvor Grænsen er for det navigable Fårvand. Endelig maa det erindres, at Indsejlingsvanskelighederne i alt Fald er mindre end de, som Havneautoriteterne efter egen Bestemmelse har tilvejebragt ved Sydhavnen og ladet bestaa i Aar og Dag, samt at Afstanden fra Molehovedet til Stenkastningen næsten vil fordobles (fra ca. 250 til ca. 420 Meter), naar den ydre Havnemole bliver fuldført efter Planen.

Overfor den Paastand, at Anlægget skulde umuliggøre eller væsentlig indskrænke planlagte Havneudvidelser mod Nord, maa Mindretallet hævde, at netop den Hammerichske Ordning giver de bedste Betingelser for en fortsat Udvikling af Havn og Bane i nært Samarbejde, ligesom der formentlig Nord for Risskov Villaby vil være bekvemme Arealer nok til industrielle Anlæg med direkte Adgang til Banen saavel som til Søen.

Den store Fordel for Godstransporten fra og til Havnen, som bydes af Hammerichs Forslag, fremgaar af medfølgende Bilag Nr. 16 og Nr. 17, som angiver Midlæfstandene fra den nuværende Havn og fra denne i Forbindelse med en Række projekterede og tænkte Udvidel-

ser, maalte ad det paagældende Jernbanespor til Rangerhovedet henholdsvis i Mølleengen og ved den projekterede østlige Godsstation. Det bemærkes, at Sporet efter Hammerichs Forslag ligger omtrent horisontalt, men ad den nuværende Bane til Mølleengen har Stigninger paa indtil 1 : 60 og langt skarpere Kurver end Banen til Aarhus Ø. Som det ses af Tabellerne, maa det anses godtgjort, at den Hammerichske Ordning medfører store Beparelser, hvis absolutte Værdi ikke alene stiger med voksende Trafik, men progressivt med kommende Udvidelser af Havnen og Banenettet.

Det maa ligeledes erkendes som en ikke uvæsentlig Fordel ved den Hammerichske Ordning, at alene den giver Mulighed for en Færgeforbindelse til Aarhus i bekvem Forbindelse med Perronerne, ligesom en Forbedring af Linieføringen Aarhus—Randers og af Randers Station naturlig knytter sig til Planen, den Dag Spørgsmaalet om et Dobbeltspor Aarhus—Randers maa tages op.

Disse Forbedringer vil sikkert snart blive krævet allerede af Hensyn til Trafikkens normale Stigning, og de er en uomgængelig Betingelse for Gennemførelsen af de fra norsk Side rejste Krav om en stærk Udvikling af Trafikken mellem Sydnorge og Nordjylland, en Plan, hvis Betydning er saa indlysende, og som forberedes med saa stor Omsigt og Energi, at dens Virkeliggørelse kun er et Tidsspørgsmaal. Det forekommer Mindretallet at være for kortsynet under disse Forhold at ordne Banegaardforholdene i Aarhus uden Øje for den her paapegede Fremtidsudvikling.

Selv om den foreslaaede Risskov—Kvottrup-Bane ikke skulde komme til at indgaa i den ovennævnte nye dobbeltsporede Bane til Randers, hvad den meget vel kan, vil den alligevel bevare sin Værdi som Led i Forbindelsen til Viborg.

Angaaende den Nødstilstand, der fra Administrationens Side paastaas at være til Stede paa Aarhus Jernbanestation, har det sin Interesse at erfare, at man i Statsbanerne som Rettesnor for Transportvejen