

3. Driften af to Krydsningsstationer uden offentlig Ekspedition ved Skillepunkterne mellem den nye Hovedbane Aarhus H.—Aarhus Ø.—Hinnerup og Grenaa-Banen henholdsvis Mundelstrup-Banen. De aarlige Udgifter ved Driften af disse to Stationer kan anslaaes til i alt ca. 10,000 Kr.

Ved Siden af sine Fordele lider det Hammerichske Forslag af forskellige Mangler, af hvilke skal nævnes, at Bibeholdelsen og Udvidelsen af Aarhus H. efter det blandt Bilagene værende Udkast F. bortskærer Muligheden for Anlæg af de fornødne Opstillingsspor for Værkstedsvogne i umiddelbar Forbindelse med Værkstederne, hvilket vil have til Følge, at man, ligesom det er Tilfældet i Øjeblikket, vil være henvist til at foretage en Del mindre Istandsættelsesarbejder ved Vogne paa Opstillingssporene i Mølleengen. Dette giver en bekostelig og uheldig Værkstedsdrift og vil i hvert Fald nødvendiggøre Anlægget af et Hjælpeværksted i Mølleengen.

Den Tidsbesparelse for Persontogene, der fremhæves som en af den Hammerichske Gennemgangsstations Fordele fremfor Statsbanernes Rebroussementsstation i Mølleengen, vil neppe faa nogen praktisk Betydning for Aarhus' Vedkommende; thi hvad der for Persontogene kan spares paa Opholdet i Aarhus H., vil jo neppe opveje det Tidstab, der er en Følge af Opholdene i Aarhus Ø. og eventuelt Havnen samt den langsomme Kørsel, der er en nødvendig Følge af, at Standsningssteder ligger hinanden saa nær. — Det skal i øvrigt i denne Forbindelse nævnes, at det synes ganske unødvendigt og mærkeligt i en By af saa forholdsvis ringe Størrelse som Aarhus at have 2 Stationer paa Hovedbanen foruden et Stoppsted ved Havnen, som man neppe vil kunne modsætte sig af Hensyn til Forbindelsen med Kalundborg-Dampene og den direkte Skibsforbindelse til København. — En Omdannelse af Aarhus Banegaard til Gennemgangsstation vil kun faa Betydning for Persontogenes Vedkommende, da Aarhus — som en betydelig Havneplads — altid maa betragtes som Udgangsstation for Godstogene i de forskellige Retninger. Man mener derfor ogsaa, at det vil blive fordelagtigst fremdeles som hidtil at lade Godstogslokomotiverne skifte i Aarhus, medens Persontogslokomotiverne for en væsentlig Del vil kunne flyttes til Randers og Maskinskiiftningen henlægges hertil. Derved vilde Opholdene i Randers for de gennemgaaende Persontog mulig kunne affortes, idet der vilde spares den Tid, der nu medgaar til Maskinernes Drejning og Omrangering til Togets anden Ende. En saadan Flytning af en Del af Maskindepotet fra Aarhus til Randers vilde imidlertid *dels* kræve Bygning af nye Remisepladser — antagelig 16 med tilhørende Opholdsbygning og Kulgaardsudvidelse — i Randers i Stedet for nogle af de i Aarhus paaregnede, hvilket dog vil medføre Forøgelse af Overslagssummen, og *dels* kræve betydelige Personalflyttelser. Da disse vil omfatte ca. 76 Mand, kan Gennemførelsen heraf imidlertid forudses at ville støde paa meget stor Modstand fra Byens Side.

Endelig skal man — uden i øvrigt at komme nærmere ind paa de æstetiske Hensyn — bemærke, at det maa anses for givet, at der fra Aarhus Bys Side vil rejse sig stærk Modstand imod Gennemførelsen af et Forslag, der — selv om Højbanen, som her paaregnet, udføres som en Jernkonstruktion — dog nødvendiggør en lang skæmmende Viadukt tæt bag ved den smukke Tolddodbygning og foran Husene paa Kystvejen, hvilket i Forbindelse med den af Driften følgende Larm og Røg uundgaaelig vil bevirke en betydelig Værdiforringelse af de paagældende Ejendomme; ogsaa Indgrebet i Skrænterne ved Ris Skov vil formentlig støde paa Modstand fra Byens Side.

Under Hensyn til det saaledes anførte maa Generaldirektionen meget fraraade den Hammerichske Ordning, der foruden en Forøgelse af Anlægsudgifterne med ca. 4 Mill. Kr. tillige vilde medføre betydeligt forøgede aarlige Driftsudgifter for Statsbanerne, uden at det ses, at den til Gengæld vilde byde det rejsende Publikum Fordele fremfor den af Statsbanerne foreslaaede Ordning.

Efter at ovennævnte Forslag — mærket E. og F. — til en Gennemkørselsstation er udarbejdet, har Etatsraad Hammerich haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med Planerne og derved udtalt, at det nu var hans Tanke, at ogsaa Odder-Banens Tog og Mundelstrup-Banens Tog — der efter ovennævnte Forslag kun er tænkt førte ind til Aarhus H. — skulde føres videre til Centralstationen ved Aarhus Ø. Det maa erkendes, at dette vilde betyde en Forbedring af Projektet; imidlertid lader Tanken sig ikke gennemføre, i hvert Fald ikke uden