

Naar Statsbanerne har fremført den Kritik af mit nu til Ministeriet fremsendte Forslag, som jeg maa vente, vil deri være mere Grundlag for Bedømmelse af min Udgiftsberegning for Anlægget, hvorimod jeg allerede nu har Grundlag for at belyse nogle af de i Generaldirektionens Skrivelse fremførte Udtalelser vedrørende de aarlige Driftsudgifter m. m.

Det er vanskeligt at forstaa, at Driften af en Centralstation i Mølleengen plus Driften af Aarhus Ø. kan anslaaes til at blive 100,000 Kr. billigere, end Driften af den her foreslaaede Centralstation i Aarhus plus Driften af Ryesgade-Stationen; den maa snarere blive billigere, eftersom man ved mit Forslag sparer: 1^o. de nuværende Driftsudgifter fra Godsekspektion i Aarhus Ø.: 2^o. Udgifterne ved at føre det gennemgaaende Gods fra Grenaa-Banen over Havnesporene til Mølleengs-Stationen, og 3^o. Udgiften ved Driften af de personførende Tog ad den lange Vej fra Dampskibenes Anlægsplads over Ryesgade-Stationen til Mølleengs-Stationen.

Selv om man ved Anlæg af Lystrup—Hinnerup-Banen skulde undgaa Godsekspektion paa Aarhus Ø., saa vilde Driftsudgifterne hermed ikke formindskes, men betydeligt forøges gennem den ca. 2 Mil længere Togvej for Østbanetogene, samtidig med at rejsende fra Østbanen til Aarhus sikkert ikke vil finde sig i den 2 Mil længere Kørsel. Det vil gaa som i det langt mindre grelle Tilfælde med Frederiksberg; man vil blive nødt til at sætte særlige personførende Tog i Gang mellem Lystrup og Aarhus Ø.

I det hele vil den Forøgelse af Togvejen med 2 Mil være langt unaturligere og kostbarere, end den paaankede Mangel ved mit Forslag, at Godset fra Mundelstrup Syd paa 2 Gange skal tilbagelægge den ca. 2 Kilometer lange Strækning mellem Ryesgade-Stationen og Centralstationen i Aarhus Ø.

Denne Indvending stemmer ej heller godt med Statsbanernes Fræmhæven af, at Aarhus maa betragtes som Udgangspunkt for Godstogene i alle Retninger; hvilket netop understreger Værdien af den i mit Forslag givne lette og direkte Forbindelse mellem Havnesporene og Rangerstationen, som vil medføre betydelige Driftsbesparelser i Forhold til Mølleengs-Projektet, ligesom den helt overflødiggør særlige personførende Tog til Havnen.

Merudgiften ved Driften af Mundelstrup-Banen opvejes herved rigeligt, navnlig da det vil være naturligt kun at lade de gennemgaaende Tog følge den nye Kvottrup-Bane, medens de nuværende fra Aarhus mod Nord gaaende Tog følger den gamle Togvej, saaledes at Mundelstrup-Banen kan opnaa forsvarlig Drift ved at forøge dem med ganske faa nye Tog.

Naar Generaldirektionen bemærker, at en By af Aarhus' Størrelse maatte kunne nøjes med een Station, maa man erindre, at der er og som ovenfor udviklet vil vedblive at være to Stationer i Aarhus, for hvilke det netop maa være Maalet at bevare og udvikle Fordelene yderligere. Ryesgade-Stationen, som bevares, betjener fortrinligt Byens sydlige Del, *men ikke dens nordlige Del*, der derimod er vel betjent ved Østbanestationen. Afstanden mellem disse to Stationer er da ogsaa i *Luftlinie* ca. 2,600 Alen eller henved en Fjerdingvej, dermed adskilligt større end mellem de Stationer, der om et Par Aar vil findes i København.

Naar Statsbanerne anfører, at Højbanen vil blive saa belemret med Tog, at den bør anlægges 3-sporet, maa jeg bestemt modsige dette. At Ulempen ved at lade Odder-Banen benytte Statsbanesporet fra Viby til Aarhus er saa stor, at man samtidig med Anlægget af Dobbeltsporet Hasselager—Aarhus har bestemt sig til at anlægge et tredje Spor, ligger fortrinnsvis i, at man ved Viby faar Krydsning mellem Togvejene for de to Baner, hvilket, da Statsbanernes Tog ikke standser i Viby og i