

Underbilag.

De danske Statsbaner.

Generaldirektionen.

København B., den 13. Marts 1915.

Ved hoslagt at tilbagesende den med Ministeriets Skrivelse af 25. Februar d. A. fulgte Sag, J. Nr. 2530 b., vedrørende det af Etatsraad Hammerich udarbejdede Forslag og Overslag til Ordningen af Stationsforholdene i Aarhus skal Generaldirektionen bemærke følgende:

Saa vidt man nu forstaaer den af Hr. Hammerich foreslaaede Driftsplan, tænkes alle Grenaatog førte ind til eller udgaaende fra Rysegades Station, medens alle andre Tog, der udgaar fra eller ender i Aarhus, skal have Centralstationen ved Ø. som Udgangs- henholdsvis Endestation. Den jydsk Hovedbanes gennemkørende Tog (altsaa Tog, der ikke standser ved Mellemstationer) tænkes førte over Centralstationen og videre Nord paa ad den nye Kvottrup-Bane eller omvendt, medens alle holdende Tog (herunder Godstogene) Nord fra eller Nord paa føres ad den bestaaende Linie Mundelstrup—Brabrand. Hermed er i Virkeligheden Grundtanken i det oprindelige Hammerich'ske Projekt fuldstændig forladt, idet Aarhus altsaa fremdeles vedbliver at være Rebroussementstation for *alle* ikke gennemkørende Tog: for 44 af Hovedbanens ca. 53 daglige planmæssige Tog. Disse 44 Tog foruden Grenaa-Banens 10 og Odder-Banens 12 Tog, i alt 66 Tog, vil altsaa daglig uden væsentlig Nytte gennemløbe den ca. 2 km lange Strækning mellem Rysegade-Stationen og Centralstationen ved Ø. Som allerede fremhævet i Skrivelse herfra af 20. Februar d. A. vil den Tidsbesparelse, der kan opnaas for Eksprestogene ved, at Rebroussementet undgaas, ikke faa nogen praktisk Betydning for Aarhus' Vedkommende. For de nævnte Tog, ialt 9, er Opholdet i Aarhus for Tiden kun ca. 10 Minutter; hvad der maatte kunne spares i disse Ophold, vil neppe opveje det Tidstab, der er en Følge af, at der efter Hr. Hammerichs Plan vilde blive 2 à 3 Standsningssteder i Aarhus — i Stedet for nu kun 1 —, og at der tilmed maatte køres langsomt mellem disse Standsningssteder paa Grund af, at de ligger hinanden saa nær.

Naar det af Hr. Hammerich anføres, at der ved at føre Togene — fornævnte 9 Eksprestog — uden Rebroussement gennem Aarhus over Kvottrup-Banen, spares ca. 2 km Togvej, er dette kun rigtigt, for saa vidt der sammenlignes med den nuværende Rysegades Station. Ved Betragtning af det med ovennævnte Skrivelse af 20. Februar d. A. fremsendte Generalstabskort vil det ses, at Togvejen fra Skillepunktet i Mølleengen indtil den af Regeringen foreslaaede nye Personbanegaard i Mølleengen og tilbage over Mundelstrup—Hinnerup bliver praktisk talt nøjagtig den samme som Togvejen over en ny Centralbanegaard ved Ø. og videre ad en Kvottrup-Bane til Hinnerup.

Med Hensyn til de af Hr. Hammerich udarbejdede Planer med tilhørende Beskrivelse bemærkes følgende:

ad 1. og 2. *Indkørselen til, samt selve Rysegade-Stationen.*

Her synes fra Hr. Hammerichs Side at foreligge en Misforstaaelse, da det vil være ugørligt at bibeholde Indkørselen, saaledes som den er.

Den givne Bevilling til Anlæg af et 2det Spor fra Hasselager til Aarhus og et 3die Spor fra Viby til Aarhus rummer intet Beløb til Anlæg fra Fiskehuset og videre til Rysegade-Stationen, idet disse Anlæg vilde være væsentlig forskellige, efter som Aarhus-Banegaardsforhold bliver ordnet paa den ene eller den anden Maade. Udgifter til disse Anlæg maa medtages blandt Udgifterne ved Aarhus Banegaardsforholds Ordning. Som ogsaa vist paa den med Skrivelse af 20. Februar d. A. fremsendte Plan F, maa der føres endnu 2 Hovedspor fra Syd ind til Rysegade. Endvidere maa de nuværende Sporanlæg i Mølleengen bevares