

4. Centralbanegaarden.

Efter hvad der foran er oplyst under Højbanen, maa Perronerne paa Centralstationen lægges højt; det vil derfor ikke blive muligt at bruge den nuværende Hovedbygning, men der maa opføres en ny.

Ligesom paa Ryesgade-Stationen er Længden af Perronerne utilstrækkelig. Spor anlægene, saavel Læssesporene som Depotsporene, er ligeledes utilstrækkelige og betydelig kortere end paa Statsbanernes Forslag til Person- og Godsbanegaard i Mølleengen, og det uagtet Stationen ikke alene er tænkt at skulle erstatte denne, men ogsaa maatte optage den Godstrafik, som findes paa den nuværende Aarhus Ø-Station. Bemærkningen om, at Risteanlægget er ændret og indskrænket, fordi Stationen er en Gennemkørselsstation, forstaas ikke. Som anført i Skrivelse af 20. Februar d. A., maa Aarhus betragtes som Udgangsstation for Godstogene i de forskellige Retninger. De indkomne Godstog vil i Regelen paa Mellemstationerne under Vejs have afsat og derefter optaget saa mange Vogne, sammenblandede til forskellige Strækninger, at en Omrangering i Aarhus af alle Godstog er nødvendig. (En Undtagelse herfra danner alene saadanne Sær- og Godstog som f. Eks. Fisketog og Hestetog, der fuldt belastede passerer lige igennem til Grænsen med deres Eksportprodukter). Denne Omrangering bør kunne ske saa hurtig og let som muligt, og det maa derfor anses for nødvendigt paa Aarhus Godsbanegaard at have saavel Stræknings- som Stationsrist, saaledes som vist paa Statsbanernes Forslag.

Ogsaa Remiseanlægget er for lille, idet der kun er paaregnet 41 Pladser; med de paa Ryesgade-Stationen paaregnede 4 Pladser vilde der altsaa blive i alt kun 45 Remisepladser paa begge Stationer. Efter Lovforslagets Planer er forudsat i alt 58 Remisepladser (heraf 10 bevaret i de ældre Remiser), medens Statsbanernes Løsning af den Hammerichske Ordning angiver 55 Pladser (altsaa et noget færre Antal, da Hammel-Banen ikke er paaregnet optaget af Statsbanerne). Hr. Hammerichs heromhandlede Planer viser altsaa i alt hele 10 Pladser færre end af Statsbanerne forudsat.

Skønt der er vist 2 Spor ud for Havneterrænet, er det i Virkeligheden kun 2 Enkeltspor, der forbinder Godsbanegaarden med de forskellige Dele af Havnesporene.

En enkeltsporet Forbindelse til den sydlige Del af den nuværende Havn og til den fremtidige nye Sydhavn er utilstrækkelig. Der findes allerede nu en dobbeltsporet Havnebane til Ryesgade-Stationen, og med mindre end 2 Spor vil Trafikken til den nuværende Havn ikke kunne gennemføres.

Forbindelsen til den nye Havn vil paa en højst uheldig Maade komme til at krydse ikke alene Færdselsvejene, men ogsaa de bestaaende Sporforbindelser til den ældre Havn. Selv Forbindelsen til den nuværende østlige Mole vilde kun kunne ske ved generende og tidsspildende Rebroussementer.

Af det foranførte om de Hammerichske Planers Utilstrækkelighed paa en Mængde Punkter vil formentlig let forklares den betydelige Forskel, der er imellem Hr. Hammerichs Overslag og Statsbanernes Overslag til en Løsning i Overensstemmelse med hans Tanke. Ved Udarbejdelsen af de med Skrivelsen af 20. Februar d. A. fulgte Planer var man i Henhold til Udtalelser fra Hr. Hammerich gaaet ud fra, at alle nordgaaende Tog skulde udgaa fra Ryesgade-Stationen og alle sydgaaende fra Ø., idet man dog indførte den Ændring, at Odder-Banens og Mundelstrup-Banens Tog kun forudsattes førte til Ryesgade-Stationen. Naar dette nu er ændret derhen, at alene Grenaa-Banens Tog skal have Udgangsstation i Ryesgade-Stationen, kan de af Statsbanerne her paaregnede Anlæg vel formindskes noget, men til Gengæld maa Centralstationen ved Ø. gives en tilsvarende Udvidelse, saaledes at den samlede Udgift til de to Stationer i alt væsentligt bliver uforandret. I oftnævnte Skrivelse af 20. Februar d. A. har man anslaaet Udgiften ved Gennemførelsen af

den Hammerichske Tanke til	ca. 11 900 000 Kr.
Hr. Hammerich selv anslaaer den til	- 7 650 000 —

Forskel ..	ca. 4 250 000 Kr.
------------	-------------------