

tidig Personstation i Mølleengen. Hammel-Banens Gods tænkes ekspederet fra Statsbanernes Varehuse og Læsseveje.

De nuværende Depotspor i Mølleengen vil det være nødvendigt med nogen Omlægning at bibeholde dels som Depotspor for Person- og Værkstedsvogne, dels som Havnebanespor og dels som Hovedspor for Odder-Banen.

Som det fremgaar af Planen, vil Gennemførelsen af Overgangsordningen kræve Bygning af samtlige de til den fuldstændige Centralstation i Mølleengen hørende Broer. Af den samlede Udgift ved Anlæg af en Person- og Godsbanegaard i Mølleengen — ca. 5,875,000 Kr. — andrager Godsbanegaards-Anlægget efter Plan K. ca. 3,900,000 Kr.

Hvad dernæst angaar den midlertidige Forbedring af Forholdene paa Aarhus H. Station og af Sporene til og fra denne, skal Generaldirektionen tillade sig at oplyse, at det, saafremt denne Station endnu i nogle Aar skal kunne benyttes af Persontrafikken, maa anses for paatrængende nødvendigt at tilvejebringe en tredje Perron samt at føre Dobbeltsporet og om muligt det tredje Spor (Odder-Banen) fra Syd gennem Mølleengen ind til Aarhus H. Der er paa den blandt Bilagene værende Plan L. vist de Forbedringer, der ved Anlæg af nye Perroner og ved Omlægning af Sporene paa Aarhus H. kan opnaas uden nye Arealerhvervelser her. Ved Anvendelse af Støttemure og en mindre Ombygning af Frederiksalleviadukten bliver det muligt, som vist, at føre fem Spor gennem Udgravningen og under de to Broer ind til Stationen, nemlig et Spor fra Nord, to fra Syd og to for Havnebanen. Odder-Banens Hovedspor kan ikke uden en betydelig Forlængelse af Bruunsgade-Viadukten føres som selvstændigt Spor ind til Perronen og trækkes derfor Vest for Frederiksalleviadukten ind i Dobbeltsporet. Forslaget viser desuden Bygning af en Gangbro til Forbindelse mellem Perronerne samt Anlæg af to Opstillingsspor og et Par Ilgodsspor. Udgifterne ved samtlige disse midlertidige Anlæg — viste med rødt paa Planerne K. og L. — vil andrage ca. 360,000 Kr., hvilket Beløb altsaa maatte indsættes i Ændringsforslaget i Stedet for det der angivne: 300,000 Kr.

Den viste Ordning betyder vel, hvad Perronforhold og Togvejenes Antal angaar, en Forbedring, men denne opnaas kun paa Bekostning af Stationens Ranger- og Depotspor, idet der ved Forandringen inddrages to af de mellem Hovedbygningen og Værkstederne liggende Depotspor. Da der allerede nu er en meget følelig Mangel paa Sporplads paa selve Stationen til Hensætning af ankomne Tog, der enten skal forblive paa Aarhus H. eller paa Grund af Forlægning af Krydsninger og Overhalinger har et længere Ophold der, og til Oprangering af Godsvogne, der skal indsættes i blandede Tog, vil Forholdene efter Ombygningen blive ganske uholdbare. Hertil kommer ydermere den uheldige Omstændighed, at al Maskinbevægelse til og fra Remisen ligesom al Rangering mellem Depotsporene i Mølleengen og Personstationen henholdsvis Værkstederne, da der ikke kan skaffes Plads til et særligt Rangerspor, maa foregaa ad Havnebanens 2det Spor, hvorfor de nuværende Forhold heller ikke paa dette vigtige Punkt kan siges at blive forbedret i væsentlig Grad.

I Henhold til foranstaaende maa Generaldirektionen fraraade, at der ofres et forholdsvis betydeligt Beløb paa midlertidige Foranstaltninger, der viser sig ufyldstgørende, men tillader sig at indstille, at der snarest træffes Bestemmelse om den fuldstændige Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus, samt at der bevilges de fornødne Midler til at gennemføre denne Ordning hurtigst muligt for at afhjælpe de baade for Person- og Godstrafikken fortvivlede Forhold i Aarhus.

Sagen har gaaet rundt mellem Generaldirektionens tilstedeværende Medlemmer.

A m b t.

Flensborg.

Ministeriet for offentlige Arbejder.