

23 m, vil Jordarbejdet blive meget betydeligt, ca. 1,000,000 m³ større end efter Ministeriets Forslag.

I øvrigt vil Baneforlægningen efter Folketingsmandens Forslag faa meget uheldige Kurveforhold, hvorhos den af ham foreslaaede Bane, Aarhus—Lystrup, vil komme til at gennemskære det høje Terrain Nord for Aarhus i Stedet for at omgaa det. Det paagældende Terrain naar op til 80 m, og saaledes som Forslaget foreligger, vil det lede til en Tunnel med en Bekostning af 2 à 3 Millioner Kr. Søger man at omgaa Bakken, fremkommer den paa Plan A. med fuldt optrukken rødt viste Linie, og selv i denne har man ikke kunnet undgaa Terrainhøjder paa 62 m, ligesom man har maattet lægge Banen i hele sin Længde med Maksimalfald 1:100, medens den nuværende Banelinie Aarhus—Ryomgaard kun har Fald 1:150; desuagtet vil der dog fremkomme Udgravninger paa over 20 m's Dybde. Endvidere vil den høje Beliggenhed af Banegaarden i Aarhus, som bliver en nødvendig Følge af Forslagets Gennemførelse, medføre, at Forbindelsen til Havnen vil blive vanskeliggjort.

Generaldirektionen har endelig bemærket, at den foreslaaede Station synes at maatte faa en uheldig Beliggenhed for Aarhus By.

Herefter mener Ministeriet ikke at kunne anbefale, at dette Forslag bringes til Udførelse.

De modtagne Bilag følger hoslagt tilbage.

Til 2. Saafremt man vil opgive Rebroussementsstationen og tilvejebringe en Gennemkørselsstation i Aarhus, bør Sagen efter Generaldirektionens Formening søges løst paa Grundlag af de af Etatsraad Hammerich fremsatte Tanker, og man maa derfor herom henvise til den Besvarelse, der senere vil fremkomme med Hensyn til de i Udvalgets Skrivelse under Punkt 10. ønskede Oplysninger.

Med Hensyn til Spørgsmaalet Rebroussementsstation kontra Gennemkørselsstation skal man i øvrigt bemærke, at det vel maa erkendes, at den førstnævnte Art af Stationer staar tilbage for sidstnævnte, men Ulemperne, der bl. a. hidrører fra, at Maskinen skal skiftes eller drejes og føres til Togets anden Ende, er dog ved en større Station som Aarhus, hvor der alligevel skal være længere Ophold, uden væsentlig Betydning. I mangfoldige Tilfælde hele Europa over nøjes man med Rebroussementsstationer, fordi man i Regelen ad denne Vej kan trænge dybere ind til vedkommende Bys Centrum.

Til 3. Generaldirektionen har herom oplyst, at den ønskede Tilslutning kan tilvejebringes ved Anlægget af en Bane fra Mundelstrup Nord om det under Punkt 2. nævnte høje Parti Nord for Aarhus — jfr. det til Punkt 2. hørende Generalstabskort, mærket A., paa hvilket denne Linie er angivet med grøn Farve. Udgiften ved Anlægget af denne Bane samt af de for Tilslutningen nødvendige Perron- og Sporanlæg paa Centralbanegaarden anslaaes til ca. 600,000 Kr.

Generaldirektionen har dog bemærket, at Banen fra Aarhus og Nord paa allerede nu er saa stærkt belastet, at den ikke vil kunne optage den fornævnte yderligere Trafik fra Ryomgaard-Banen, uden at den forsynes med et 2det Spor. Et saadant Spor antages dog at maatte anlægges, længe forinden Trafikken mellem de to Banegaarde i Aarhus er steget saa stærkt, at det vil blive nødvendigt at opgive den nuværende Forbindelse imellem dem, der efter Lovforslaget er tænkt bevaret og forlænget til Mølleengen, hvor der paa Person- og Godsbanegaarden er anordnet et særligt Perronspor for Havnetogene til Dampskibene og Aarhus Ø. Station.

Til 4. Der er ikke i Anledning af Person- og Godsbanegaardens Anlæg tænkt anlagt et nyt Forbindelsesspor til Havnen Syd og Vest om Aarhus.

Anlægget af et saadant er derimod afhængigt af, hvorvidt Havnebanetrafikken til og fra den nye Sydhavn vokser saaledes, at den ikke kan bestrides af den nuværende Havnebane. Udgiften ved Anlægget af et eventuelt nyt Forbindelsesspor til Havnen anslaaes til ca. 1,000,000 Kr., eksklusive Grunderhvervelse. Om Udgiften til dette Forbindelsesspor skal bæres helt af Kommunen, eller om Statsbanerne skal tage Del i Afholdelsen af disse Udgifter, der — som nævnt — ikke hidrører fra Omordningen af Banegaardsforholdene, men udelukkende skyl-