

herfra af 20. Februar og 13. Marts d. A. — vil det da være muligt at nøjes med 2 Spor for Højbanen, idet denne nu ikke alene befris for Grenaa-Banens Trafik (10 à 11 daglige planmæssige Tog), men ogsaa aflastes for al Kørsel med enkelte Maskiner og Udveksling af Vogne mellem Ryesgade-Stationen og Centralstationen ved Ø. (Hammel-Bane-Stationen forudsættes bevaret uforandret, og den stedfindende Vognudveksling ved Hammel-Banens Overleveringsspor i Mølleengen tænkes foretaget ved de særlige Mundelstrup-Tog, idet Bevogtning oprettes ved nævnte Overleveringsspor, der bliver Mellemstation paa Mundelstrup-Banen).

Centralstationen ved Aarhus Ø. vil da kunne ordnes omtrent som angivet paa det af Etatsraad Hammerich udarbejdede Forslag, dog at:

1. Læsse- og Depotsporene maa forøges,
2. Perronerne maa gives større Udstrækning,
3. Remisepladsernes Antal maa forøges,
4. Stationsplanen maa modificeres saaledes, at der bliver baade Stræknings- og Stationsriste, hvorved Rangerarbejdet væsentlig lettes,
5. Særlige Opstillingsspor for afgaaende Godstog i Fortsættelse af Stationsristen maa anlægges,
6. Ilgodsekspeditionen maa udvides.

Man maa endvidere lægge Vægt paa, at Opkørselen til Højbanen i hvert Fald ikke sker ved stærkere Stigning end 1:150, og vil da ogsaa kunne tænke sig anvendt Dæmning i Stedet for Galleri paa det første Stykke af Højbanen. Om dette lader sig gennemføre vil dog være afhængigt af Aarhus Bys Stilling, og Indskydelse af nævnte Stigning, der maa ligge i passende Afstand — helst 200 à 300 m fra Perronerne —, vil rimeligvis bevirke, at man ikke, som af Etatsraad Hammerich forudsat, kan bevare Hovedbygningen beliggende paa Østbanetorvet, men maa gaa til at opføre en ny Hovedbygning med en noget nordligere og for Adgangen fra Byen mindre heldig Beliggenhed.

Naar samtlige fornævnte Forudsætninger opfyldes, mener Generaldirektionen, at det Hammerichske Forslag til Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus, set alene fra Banernes Side, i hvert Fald vilde kunne ligestilles med Regeringsforslaget, hvis de var lige dyre, men man maa stadig gaa ud fra, at den Hammerichske Plan vil medføre en ikke ringe Merudgift.

Med de foran angivne Indskrænkninger vil Anlægsudgiften for den Hammerichske Ordning — 11,900,000 Kr. — vel rent skønsmæssigt kunne nedsettes med ca. 1,400,000 Kr. til 10,500,000 Kr.

Med Fradrag af Udgifterne ved Anlæg af et 2det Spor Aarhus—Hinnerup og en Lystrup—Hinnerup-Bane, ca. 2,150,000 Kr., vilde den Hammerichske Ordning medføre en Udgift af ca. 8,450,000 Kr. mod Regeringsforslagets 5,875,000 Kr., altsaa en Merudgift af ca. 2,500,000 Kr. Desuden vilde Driften efter den Hammerichske Ordning blive dyrere end efter Regeringsforslaget dels paa Grund af de forøgede Udgifter ved Driften af den særlige Bane over Brabrand til Mundelstrup og dels paa Grund af Tilkomsten af 2 Forgreningsstationer henholdsvis ved Grenaa-Banens Afvigepunkt og ved Tilslutningsstedet (Kvottrup) til Stambanen.

Medens man altsaa fra Banens Standpunkt — naar bortses fra Udgifterne —, som før nævnt, mener i hvert Fald at maatte ligestille den Hammerichske Ordning med Regeringsforslaget, er man tilbøjelig til at tro, at Aarhus By vil være bedre tjent med Regeringsforslaget, da en Betragtning af et Kort over Aarhus By med indtegnede fremtidige Bebyggelser synes at vise, at en Godsbanegaard i Mølleengen vil komme til at ligge mere centralt for Byen end en Godsbanegaard beliggende helt Nord for Byens nuværende Havn. Det oprindelige Maal for Forslaget, at bevare Ryesgade-Stationen som Hovedstation for Byen, synes ogsaa efterhaanden at træde noget i Baggrunden.

Det skal tilføjes, at i ovenstaaende Udgifter vedrørende det Hammerichske Forslag er ikke medregnet eventuelle Erstatninger til Husejere langs Kystvejen for Ulemper ved Trafikken paa Højbanen.