

11.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 16. Februar 1916.

Ved at tilbagesende den fra det ærede Udvalg underhaanden modtagne Fremstilling vedrørende Spørgsmaalet om Middelfafstanden fra Aarhus Havn til Rangerhovedet, henholdsvis i Mølleengen og ved Aarhus Ø., skal jeg tillade mig at udtale følgende:

De i Bilaget omhandlede Nordhavne kendes hverken af Statsbanerne eller af Aarhus Havnevæsen, hvis Havneingeniør i „Ingeniøren“ Nr. 11 d. A. har betegnet dem som „Fantasifostre“. Tallene i Bilagene er misvisende, idet de kun omhandler Afstanden fra Havn til Rangerhoveder, men ikke medtager den lige saa væsentlige Transportlængde fra Rangerhoveder til Opstillingsspor og videre ad Hovedspor til disses Skillepunkt henholdsvis i Mølleengen og Kvottrup, ligesom der heller ikke er taget Hensyn til, at ca. $\frac{2}{3}$ af samtlige Vogne, der læsses ved Havnen, skal Syd og Vest paa samt til Brabrand og Mundelstrup, medens kun ca. $\frac{1}{4}$ af det samlede Vognantal gaar til Hinnerup og nordligere liggende Stationer.

Tages disse Forhold i Betragtning, vil Sagen — idet der regnes med den gamle Havn samt den fuldstændige Udvidelse af Sydhavnen — stille sig saaledes:

For Vogne til og fra Syd og Vest samt Brabrand og Mundelstrup bliver den samlede virkelige Transportlængde — der deler sig i Kørsel paa Havnespor, ad Havneforbindelsesspor, Rangering paa Station og ad Hovedspor til Skillepunkt i Mølleengen — gennemsnitlig ca. 1,7 km kortere for Regeringsforslaget end for det Hammerichske Forslag.

For Vogne til og fra Hinnerup og nordligere Stationer bliver den tilsvarende Forskel i Transportlængde, regnet til Skillepunktet i Kvottrup, gennemsnitlig ca. 4,4 km længere for Regeringsforslaget end det Hammerichske Forslag.

Reduceres de to fremkomne Længdeforskelle i Forhold til Vognantallet, faas for det Hammerichske Forslag en Forøgelse af $\frac{2}{3} \times 1,7 =$ ca. 1,1 km, hvorfra gaar en Formindskelse af $\frac{1}{4} \times 4,4 =$ ligeledes 1,1 km. *Alt i alt betyder det Hammerichske Forslag altsaa ikke nogen Forkortelse af den samlede Transportlængde.*

Hvad de opgivne Tillæg i Middelfafstande angaar, vedrører disse jo ikke *Vejlængden*, som Forfatteren af nævnte Bilag vil give det Udseende af, men alene Spørgsmaalet om Befordringstiden, idet der i de foranstaaende Længder allerede er iberegnet Tillæg for den Forøgelse i den virkelige Transportlængde, som Rebroussementerne giver.

Til et Rebroussement kan antages at medgaa ca. 2 Minutter.

Regeringsforslaget har 1 à 2 Rebroussementer mere end det Hammerichske Forslag, hvilket altsaa betyder et Tidstab paa 2 à 4 Minutter, men da Kørselen fra og til Havnen efter det Hammerichske Forslag alene foregaaer ad Gader og Veje, medens den efter Regeringsforslaget for største Delen sker ad indhegnet Havnebane, kan den foregaae betydelig hurtigere efter sidstnævnte Forslag, saaledes at Tidstabet fra Rebroussementerne rigeligt opvejes derved.

Hassing Jørgensen.

Hoskiær,
fg.