

15.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 10. Marts 1916.

I Anledning af det af det ærede Udvalg fremsendte Blad L. 108—27 (23. Februar 1916) indeholdende nogle Bemærkninger til de af mig i Skrivelse af 16. Februar d. A. fremsatte Oplysninger angaaende den Udvalget tilstillede Redegørelse for Middelfastanden fra Aarhus Havn til Rangerhovederne i Mølleengen og ved Aarhus Ø. tillader jeg mig herved at meddele følgende:

Det fremgaar af det fremsendte, at Forkæmperne for den Hammerichske Ordning nu erkender, at denne ikke giver nogen Formindskelse i den samlede Transportlængde for Godsbefordring til og fra den nuværende Havn og den under Udførelse værende Sydhavn med fremtidige Udvidelser af denne.

Om Aarhus Havnebestyrelse, naar de paagældende Udvidelser en Gang ad Aare maatte vise sig utilstrækkelige, vil skride til at udvide Havnen mod Nord eller foretage yderligere Udvidelse mod Syd, er formentlig for Tiden ganske usikkert. Projekter til de i Sagen omhandlede 3 Nordhavne maa i hvert Fald antages ikke at foreligge, da Havneingeniøren i Aarhus i „Ingeniøren“ Nr. 11 d. A. betegner disse Nordhavne som „formentlige Fantasifostre“. Saa meget synes i hvert Fald sikkert, at saafremt den Hammerichske Ordning gennemføres, vil eventuelle Havneudvidelser mod Nord enten helt umuliggøres — saaledes som vedkommende Havneingeniør skriver i „Ingeniøren“ Nr. 98, 1915 — eller i hvert Fald blive saa meget fordyret, at man eventuelt maa søge andre Udveje til Havnens Udvidelse.

Det er da formentlig ret hensigtsløst i denne Forbindelse at beskæftige sig med disse Havne, hvad man som nævnt ogsaa hidtil har været ude af Stand til, da Projekter dertil ikke foreligger.

Med Hensyn til det i det fremsendte Blad anførte om Merudgift ved Kørsel ad Stigningen 1 : 60 paa Havneforbindelsessporet til Mølleengen skal bemærkes, at det er misvisende paa denne Maade særligt at fremdrage et enkelt af Mølleengsprojektets Faldforhold. Naar Faldforholdene i sin Helhed skal tages i Betragtning, maa der først og fremmest tages Hensyn til den samlede Løftning, der finder Sted af Godset ad de Veje, det gennemløber. I denne Henseende skal man indskrænke sig til at henpege paa, at efter den Hammerichske Ordning skal alle de fra Havnen kommende, mod Syd og Vest gaaende Vogne — altsaa ca. $\frac{3}{4}$ af de i Betragtning værende Vogne — føres op over Højbanebroen. Da dennes Kote er ca. 1,5 m større end Rysegadesstationens Kote, skal Vognene altsaa løftes højere efter den Hammerichske Ordning end ved Mølleengsforlaget.

Vedrørende Spørgsmaalet om Merudgift ved Bremsning og Igangsætning ved Rebroussementerne skal anføres, at Rebroussementet paa Havneforbindelsessbanen til Mølleengen ikke vil kunne faa nogen væsentlig Indflydelse paa Udgifterne ved Havnebanens Drift, idet Udtrækksporet lægges med passende Stigning, saaledes at Toget standser af sig selv paa dette, og ved Igangsætningen under Tilbagekørselen udnytter den indvundne Stigningshøjde. Ved Rebroussementerne paa selve Havnesporene, der for en stor Del foregaar i Træk med enkelte eller et ret begrænset Antal Vogne og i det hele taget med ringe Hastighed, er de Tab, der lides ved Bremsning og Igangsætning, ganske ubetydelige.