

Denne Tabel giver altsaa samme Resultat som det i Trafikministeriets Skrivelse anførte, at for den gamle Havn + Sydhavnen vil den Hammerich'ske Ordning ikke give nogen Formindskelse af den samlede Transportmængde (Antal tonkm), *men tillige, at dette Forhold ikke gælder for den gamle Havn alene, ikke heller for den samlede Havn efterhaanden som Udvidelserne skrider fremad mod Nord.*

Men Tabellen viser endvidere, at naar der spørges om den samlede Transportudgift, og det er jo alene den, der har Betydning, naar man, fra hvad Synspunkt man end ser Spørgsmaalet, vil undersøge dets økonomiske Betydning, *saa vil der under alle Kombinationer være Tale om et betydeligt Plus for den Hammerich'ske Ordning.*

Der kan, naar der spørges om Transportudgiften, nemlig ikke ses bort fra, at den Hammerich'ske Havnebane forløber omtrent vandret, medens Havnetogene til Mølleengen skal passere en Stigning 1:60, skal ned og op under Dobbeltsporet, dertil passere skarpere Kurver og flere Rebroussementer.

Det er de fra Stigningen 1:60 og fra Bremsning og Igang sætning paa Rebroussementerne hidrørende Merudgifter, Tillægene giver Udtryk for, ikke, som Ministeriets Skrivelse søger at give det Udseende af, de tilsvarende Forøgelse af Køretiden, idet det er de derfra hidrørende Modstande, som paa sædvanlig Maade er omsat i km, hvilket ikke vil sige andet, end at der til Forøgelsen i Transportudgift svarer Transportudgiften paa en vandret Strækning af mindst den anførte Længde.

Den i Trafikministeriets Skrivelse

fremsatte Paastand, at Transportlængden i et nærmere angivet Tilfælde vil være ens, er, som det fremgaar af det her sagte, altsaa *kun tilsyneladende modsigende.*

Den gaar nemlig ganske udenom Spørgsmaalet om Besparelsen, og at man, naar man medregner Transporten paa Hovedbanen, paa et vist Trin af Udviklingen kan finde samme teoretiske Middeltransport, er ikke mærkeligt, da den Hammerich'ske Rangerbanegaard ligger mod Nord, og Udvidelserne af Aarhus Havn senest har fundet Sted mod Syd.

Det kan yderligere bemærkes, at der ved de anførte Beregninger er set bort fra: 1) Modstandene i de skarpe Kurver og ved Ned- og Opkørselen under Dobbeltsporet, 2) at Godsbevægelsen fra Havnen, d. v. s. op ad Stigningen 1:60, er 3 à 4 Gange saa stor som Godsbevægelsen til Havnen, 3) at den store Forskel paa Godsbevægelsen mod Syd og Nord snarere vil mindskes end øges, og 4) at de sydlige og fjernestliggende Kajer i Sydhavnen neppe nogen Sinds vil blive trafikeret i samme Omfang som de nordlige, endsige dem i den gamle Havn, altsammen Omstændigheder, der, hvis de medregnedes, vilde forrykke Forholdet stærkt til Gunst for den Hammerich'ske Ordning, og dette vil i endnu højere Grad ske, naar der anlægges Færgelejer.

Det maa saaledes anses godtgjort, at den Hammerich'ske Ordning baade set fra et driftsøkonomisk og et nationaløkonomisk Standpunkt medfører store Besparelser, *Besparelser, hvis absolutte Værdi ikke alene stiger med voksende Trafik, men progressivt med kommende Udvidelser af Havnen og Banenettet.*