

## 31.

## Judenretsministeriet.

Kjøbenhavn, den 13de November 1871.

„Omfanget og Indretningen af Aarhus Station er oprindelig fastsat i de tekniske Betingelser, som vedføledes den 1 1859 for Entreprenuerne Peto, Brassey & Betts udfærdigede Koncession paa Anlæg og Drift af den saakaldte Tverbane.“ Da der i 1861 afflutedes Kontrakt om Anlæg og Drift af samtlige de i Loven af 10de Marts s. A. omhandlede Jernbaner, bleve vel hine tekniske Betingelser underkastede en Revision, men, naagtet Aarhus Station ved denne Lov gik over fra at være Endestation for en mindre Bane til at blive Centralstation for et større System, fandt man dog kun Anledning til at give den et større Omfang for Bærstedernes og Remisernes Bedkommende. Indtil Fredericia—Aarhus Banen blev aabnet, viste Stationen sig fuldkommen tilstrækkelig for Trafikken, og af det til Stationen erproprierede betydelige Areal var kun en Del benyttet. Men efter det nævnte Tidspunkt er Trafikken paa Aarhus tiltagen i en meget betydelig Grad, og medens man allerede har været nødsaget til at udvide Bærstederne, Lokomotivremiserne og Hovedbygningen, hvorved efterhaanden hele det til Stationen ublagte Terrain er blevet optaget, viser der sig nu ifølge en fra Direktøren for de jydsk-sjydske Jernbaner indtagen Indberetning en stor Trang til en Udvidelse saavel af Væksesporene med tilhørende Vækse- og Dplagspladser som af Palkhusene paa Stationen. I hvilken Grad Person- og Godstrafikken er steget paa Aarhus Station, oplyser han ved nedenstaaende Sammenstilling over Personer og Varer, der ere ankomne til eller afgaaede fra bemeldte Station

| i Driftsaarene | Antal Personer. | Centner Fragtgods. |
|----------------|-----------------|--------------------|
| 1867—68        | 85,359          | 434,407            |
| 1868—69        | 137,167         | 576,433            |
| 1869—70        | 176,798         | 777,045            |
| 1870—71        | 184,601         | 1,268,356          |

hvorved det bemærkes, at Fredericia—Aarhus Banen aabnedes den 4de Oktober 1868, samt at Silleborg-Banen, som aabner det indre Sjyland Udgang til Aarhus Havn, utvivlsomt vil forøge saavel Person- som Godstrafikken, men navnlig den sidste, i en betydelig Grad.

At afhjælpe den omtalte Trang til en Udvidelse, saa snart som muligt, maa anses for saa meget vigtigere, som Udviklingen af Godstrafikken paa Aarhus har en særlig Betydning for den jydsk-sjydske Jernbane. Det har nemlig viist sig, at Aarhus Havn i ikke ringe Udstrækning benyttes af andre Kjøbstæder, naagtet disse selv besidde Havne. Marsagen hertil søges navnlig i de Fortrin, som Aarhus Havn besidder i Henseende til Dybgaaende og Fsfrihed, ligesom Skibsfragterne, paa Aarhus, i Reglen ere lavere end paa de andre jydsk-sjydske Havne. Disse Fortrin, saae, saa meget større Betydning, som det i de senere Aar har viist sig, at man mere og mere foretrækker Dampskibe for Seilskibe, navnlig til Børnexporten. At denne Trafik paa Aarhus, er af stor Vigtighed for Jernbanen, behøver formentlig ikke nærmere at paavises; men saaledes som Jernbanen for Dieblillet er stillet, baade i Henseende til Driftsmateriel og til Indretninger paa Aarhus Station, kan den ikke følge Trafikkens naturlige Udvikling, men lægger snarere Hindringer i Veien derfor. Det høslagte til Direktøren indkomne Andragende fra Aarhus Handelsforening angiver nærmere de Ulemper, der ere forbundne med den nuværende Tilstand paa Aarhus Station, og som snarest mulig bør afhjælpes ved Tilveiebringelsen af større Palkhusrum.

Den omhandlede Trang til en Udvidelse af Aarhus Godsstation i Forbindelse med den tiltagende Benyttelse af det til Stationen ublagte Terrain, de stærkt stigende Priser paa Grund i Omegnen af Stationen og Sandsynligheden for, at denne Grund i en nær Fremtid