

til Hamborg. For slige Transporter maa Vandrup Station anses for at være det bekvemteste Sted til Oprettelsen af en Foderstation, ikke alene fordi den ligger ontrent midt paa Routen, men ogsaa fordi alle Tog, som føre Kreaturer, der gjøre et Ophold. Det vil da være nødvendigt, at der paa Vandrup Station opføres Foderstalde langs et til Optagelse af Kreaturvognene bestemt Sidespor, saaledes at Dyrene hurtigt og bekvemt kunne føres fra Vognene over i Foldene og omvendt. At henføre Dyrene til fjernere liggende Stalde vil være u hensigtsmæssigt, da de derved let ville blive sammenblandede og enkelte Dyrearter som Svin lide ved Transporten til og fra Staldene.

2. Da Ventefalen til 3die Klasses Rejsende paa Veile Station er altfor lille, foreslaas den udvidet ved Opførelsen af en let Bygning i Forbindelse med den nuværende Hovedbygning.

3. Uagtet Værkstederne paa Aarhus Station for saa Nar siden have erholdt en ikke ringe Udvidelse, er atter en følelig Trang tilstede til en større Udvidelse. Dette er ligesom begrundet i Forøgelsen af Lokomotiv- og Vognmateriellet. Aarhus vil ikke alene blive Hoveddepot og Hovedværksted for Ostbanen (Aalborg-Vandrup) og Nordvestbanen (Langaa-Skive) men foreløbig tillige for Sydbanen (Runderklov-Esbjerg) og Vestbanen (Esbjerg-Skive). I Henhold til det ad II. i Anførte vil der til dette Net behøves 74 Lokomotiver og Tendere, hvoraf 11 ville blive udstationerede paa Ost- og Nordvestbanerne og 11 paa Syd- og Vestbanerne. Der vil herefter endnu være at tilvejebringe Plads for 52 Lokomotiver og Tendere. Aarhus Station har fortiden Rum til 32 Lokomotiver (nemlig 21 i Remisen og 11 i Værksteder), og der vil saaledes mangle Plads til 20. Denne Mangel tænkes afhjulpen ved Opførelsen af en ny Remise til 15 Lokomotiver og ved Udvidelse af Lokomotiv-Reparationsværkstedet, hvorved der skaffes yderligere Plads til 5.

Foruden Udvidelse af Lokomotivremiser og Værksteder vil en Udvidelse af Vognværkstederne og det egentlige Maskinværksted være nødvendig, da disse Værksteder ikke længer afgive tilstrækkelig Plads til en forsvarlig Vedligeholdelse af Driftsmateriellet.

4. Ved den ovenfor omhandlede Udvidelse af Værkstederne og Lokomotivremiserne paa Aarhus Station vil det blive nødvendigt at flytte Baneafdelingens Dlagsplads. At henlægge denne Plads til en anden Station vil medføre forskellige Ulemper, og det maa derfor anses for rigtigt, at Dlagspladsen som hidtil forbliver i Aarhus. Dette vil kunne ske ved Erhvervelsen af en Gartner Ehlers tilhørende, paa det hofølgende Rids nærmere betegnet Eiendom bestaaende af 2 Parceller. Som det af Ridsen vil ses, er denne Eiendom saaledes beliggende, at den for en Del er til Ginder for en hensigtsmæssig Benyttelse af Aarhus Stationsplads, idet den ene Parcel skjærer sig midt ind i Jernbanens Terræn. Det maa derfor ogsaa i andre Henseender anses for heldigt, at Jernbanen erhverver den ommeldte Parcel. Den samlede Eiendom vil kunne erholdes for en Pris af 90,000 Kr. Udgifterne ved Kjøbet antages at ville udgjøre for Statens Vedkommende c. 700 Kr.

5) Ved Lerbjerg Goldeplads har der i de senere Aar udviklet sig en meget betydelig Godstrafik. Medens Indtægten af Godstransporten i 1869—70 saaledes ikkun var 40 Rd. 58½ f., har den i 1872—73 udgjort 509 Rd. 29 f. Forholdene have imidlertid hidtil hindret en heldig Udvikling af Transporten, idet en Privatmand, hvem det var tilladt at have et Sidespor ved Goldepladsen, dog saaledes at dette til enhver Tid kunde indløses af Jernbanen, har krævet en Afgift af Andre, der vilde benytte Sporet. Dette Forhold er nu forandret derved, at Sidesporet er indløst ved Bidrag hertil af Private. For at en yderligere