

de for Finansaarene 1912—13 og 1913—14 opførte. Summer er — i Modsætning til, hvad der er sket for Finansaaret 1911—12 — ikke fradraget Værdien af det ved Forstærkningen indvundne Materiale, der er anslaaet til henholdsvis 270 000 Kr. og 275 000 Kr., saaledes at den virkelige Udgift bliver tilsammen 1,975,000 Kr. Den fornævnte Sum af 275 000 Kr. er indbefattet i det under Konto § 2. A. II. A. 3. opførte Indtægtsbeløb.

Mulige Udgifter til Grunderhvervelse samt til Omkostninger ved Ekspropriationsforretninger m. v. i Anledning af Sporforlængelser, der foretages samtidig med Sporforstærkningen, foreslaas afholdte af Bevillingerne til henholdsvis „Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg“ og til „Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg“.

Til 1. d. Den Del af den østjydske Jernbane, der er beliggende mellem Aarhus H. og Hasselager Stationer, er en af Statsbanernes mest benyttede enkeltsporede Linier. Den befares for Tiden daglig af 29 ordinære Statsbanetog og en Del Dage desuden af indtil 16 Særtog. Paa Strækningen indtil Viby, der tillige benyttes af Hads-Ning Herreders Jernbane, løber endvidere paa Hverdage 12 ordinære Privatbanetog, paa Søn- og Helligdage 13, og under stærk Trafik desuden et Par Særtog. Hertil kommer, at der paa Strækningen mellem Aarhus og Hasselager, der har en Længde af 9,5 km, findes en usædvanlig lang og stærk Stigning i Retningen fra Nord til Syd. Den ordinære Køretid i sydlig Retning er da ogsaa betydelig, nemlig for Hurtigtogene 17 og 18 Minutter og for de personførende blandede Tog indtil 34 Minutter. Naar de sydgaaende Tog afsendes efter hinanden i Stationsafstand — og dette finder daglig Sted med 3 Nathurtigtog og under Ferie- og Højtids trafik tillige med 3 Middagstog — er Strækningen optagen ca. 1 Time, i hvilken Tid man er forhindret i at føre nordgaaende Tog over den. Dette Forhold medfører flere Vanskeligheder i køreplanmæssig Henseende, og bevirker, at forsinkede Tog yderligere forsinkes betydeligt. Dette gælder navnlig Tog Syd fra, der i Aarhus skulle krydse II- og Eksprestog.

Forholdet medfører ogsaa følelige Ulemper for den fornævnte private Jernbane, idet Togene fra Aarhus nu enten maa afsendes saa tidligt, at de ankomme til Viby, inden det modgaaende Statsbanetogs Afgang fra Hasselager, eller i Aarhus maa afvente det modgaaende Togs Ankomst hertil og efter Omstændighederne tillige Afgang af et andet, sydgaaende Statsbanetog.

Tilvejebringelse af Dobbeltspor paa Strækningen vil dog ikke paa tilstrækkelig fyldestgørende Maade afhjælpe disse Ulemper, idet Tilslutningen af Hads-Ning Herreders Banen ved Viby vil medføre, at sydgaaende Tog paa denne Bane vil komme til at krydse det for nordgaaende Tog bestemte Spor af et eventuelt Dobbeltspor. Under Hensyn til det stærke Fald, Banen har fra Hasselager mod Aarhus, vil en saadan Krydsning af 2 Togveje være højst uheldig og tillige farlig, idet et sydgaaende Tog, der er standset, vil have vanskeligt ved at komme i Gang paany, og et nordgaaende ved at standse rettidigt. For at opnaa fuld Nytte af et andet Spor mellem Aarhus og Hasselager maa derfor Krydsningen ved Viby undgaaes derved, at Privatbanetogene fjernes fra Statsbanernes Spor, og at der for de nævnte Tog anlægges et 3. Spor mellem Aarhus og Viby. Anlægget af dette Spor vil, naar det udføres samtidig med Anlægget af det 2. Spor, kun medføre en Udgift af ca. 100 000 Kr., men paa et senere Tidspunkt vil Anlægget blive betydelig dyrere.

Af Generaldirektionen for Statsbanerne er der udarbejdet det paa vedlagte 3 Planer viste Forslag til Anlægget.

Under Hensyn til, at der ikke er taget Bestemmelse om Ordningen af Stationsforholdene i Aarhus, har man i Forslaget indskrænket sig til at tilvejebringe den nødvendige Tilslutning mellem de nye Spor og Sporene i Mølleengen.

Ved Hasselager er der forudsat anlagt et Overhalingsspor og udført en mindre Forlængelse af Læssespoeret.