

ikke vilde blive tilstrækkelig Sporplads til Persontogenes Formering m. v. En fyldestgørende Forbedring af Stationens Hovedbygning kan heller ikke gennemføres paa dens nuværende Plads. Bygningen med tilhørende Perroner maatte da henlægges til et andet Sted paa Stationen, men Grundens Form og Udstrækning er i høj Grad til Hinder herfor.

Man maa derfor anbefale, at Stationsforholdene omordnes saaledes, som angivet paa medfølgende af Generaldirektionen for Statsbanerne udarbejdede Planer 1 og 2, gaaende ud paa i Mølleengen ved Aarhus at anlægge en samlet Person- og Godsbanegaard, der tillige kommer til at omfatte Stationsanlæg for Privatbanerne fra Aarhus over Hammel til Thorsø og fra Aarhus over Odder til Hou (Hads—Hing Herreders Jernbane), medens den nuværende Statsbanegaards Plads dels forbeholdes til Værkstedsanlæg og til Gennemkørsel til den gamle Havn, dels sælges eller udnyttes paa anden Maade af Staten.

Medens Anlægget af en forenet Person- og Godsbanegaard i Mølleengen i sin Tid blev beregnet til 4,648,000 Kr., var den i Lovforslaget foreslaaede Omordning til samme Tid anslaaet til 4,576,000 Kr., altsaa 72,000 Kr. billigere. Herved var dog ikke taget Hensyn til, at man ved at flytte Persontrafikken bort fra den nuværende Hovedstations Plads frigør de Arealer, som antages at kunne sælges for ca. 500,000 Kr. Desuden vilde Pladsforholdene paa en Personstation paa den nuværende Hovedstations Plads — som anført — vanskelig kunne blive fyldestgørende for den nuværende Trafik, saa at man maatte gøre Regning paa indenfor en overskuelig Fremtid at blive nødsaget til at flytte den til Mølleengen. Udgifterne ved Hovedstationens Omdannelse til Personstation, der var anslaaet til 1,317,000 Kr., vilde i saa Fald være tabte. De aarlige Udgifter ved Driften af to adskilte Stationer vilde derhos blive over 100,000 Kr. større end Udgifterne ved Driften af en forenet Person- og Godsstation. Det nu foreliggende Forslag vil saaledes i økonomisk Henseende være fordelagtigere for Statsbanerne.

Den til Fordel for det i Rigsdagssamlingen 1908—09 fremsatte Forslag anførte Betragtning, at man ved dets Gennemførelse undgik den Forskydning i Byens Nærings- og Værdiforhold, som en Flytning af Persontrafikken fra den nuværende Hovedstation befrygtedes at ville medføre, kan der formentlig ikke tillægges synderlig Vægt,

idet der kun vilde opnaas en Udsættelse af Flytningen. Men desuden vilde det neppe være forsvarligt at opgive eller udsætte Gennemførelsen af en for Statsbanerne og deres Kunder paatrængende nødvendig Foranstaltning, som vil have Betydning for Trafikken over hele Landet, af Hensyn til en Grundværdiforskydning, hvis Omfang man ikke kan have nogen bestemt Forestilling om. Ogsaa for Aarhus Bys Vedkommende tør man gaa ud fra, at Anlægget af en fælles Person- og Godsbanegaard i Mølleengen maa foretrækkes, idet det for Byen maa være af største Betydning, at Banegaardsforholdene nu ordnes saaledes, at den stedse stigende Trafik i en længere Fremtid vil kunne bestrides paa en fyldestgørende Maade, og der er da ogsaa baade fra Aarhus Byraad og forskellige Foreninger i Aarhus fremkommet Andragender om en rationel og gennemgribende Omordning af disse Forhold.

Til Gennemførelsen af den nu foreslaaede Omordning blev der ved Forslaget til Finanslov for Finansaaret 1915—16 søgt bevilget som 1ste Bidrag et Beløb af 100,000 Kr. Da Folketingets Finansudvalg imidlertid udtalte Ønske om, at Bevillingen udgik af Finanslovforslaget, og at Hjemmelen til Omordning af disse Forhold søgtes tilvejebragt ved særligt Lovforslag, har man ved Skrivelse af 31. Oktober 1914 anmodet Udvalget om til 2den Behandling i Folketinget af nævnte Finanslovforslag at stille Ændringsforslag om, at den paagældende Konto udgaar af Finanslovforslaget.

Det nu foreliggende Forslag forudsætter, at den nye Station ligesom den nuværende anlægges som Rebroussementsstation. Ved Hovedbygningen, hvori der tilvejebringes de fornødne Lokaler for Publikum samt Tjenestelokaler og Kontorer for Stationen og Trafik- og Baneafdelingerne m. v., anlægges en bred Endeperron, hvorfra udgaar 3 Perroner. Af disse har de 2 nordligste, der er bestemte for Hovedbanen, hver 2 Spor, medens den sydligste har 4 Spor, hvoraf 3 er bestemte for de private Jernbaner og det fjerde for Togene til og fra Havnen og Aarhus østre Statsbanestation.

Hvis det senere skulde blive ønskeligt at føre Aarhus—Ryomgaard-Banen ind til Hovedbanegaarden, vil der efter Planen være tilstrækkelig Plads til, at ogsaa denne Banes Trafik kan optages paa Stationen.

Mellem Perronerne anlægges Bagageperroner. I Nærheden af Hovedbygningen opføres en mindre Postbygning og i For-