

Denne Forskel fremkommer i Hovedsagen saaledes som angivet paa vedlagte Bilag 1. I Bilag 2 er for hver enkelt Post gjort nøjere Rede for, hvorledes Forskellen fremkommer.

Det skal her kun anføres, at det — selv om Højbanen udføres i det væsentlige som af Firmaet Christiani & Nielsen angivet — dog ikke vil være forsvarligt, saaledes som Hr. Hammerich gør det, i et rent kalkulatorisk Overslag at indføre en Sum, baseret paa et Overslag fra en Entreprenør. Det er nemlig en Kendsgerning, at der altid ved Udarbejdelsen af Arbejdstegninger til Jernbetonkonstruktioner fremkommer en stor Mængde Spørgsmaal, som ikke er løst i de foreløbige Udkast, selv hvor disse er mere bearbejdede end i det foreliggende Tilfælde. Løsningen af saadanne senere fremkomne Spørgsmaal giver næsten altid Anledning til betydelige Udgifter.

Endnu skal bemærkes, at Statsbanernes Overslag vedrørende Kystsikringen for Centralstationen er fastsat med Hensyn til, hvad den virkelige Udgift har været ved Udførelse af Kystsikringsarbejder ved den nye Sydhavn i Aarhus paa lignende Vanddybder som dem, Statsbanernes Forslag E. forudsætter. At Hr. Hammerichs Overslagssummer vedrørende Kystsikringen er meget ringere, hidrører blandt andet fra, at hans hele Centralstation er for indskrænket og derfor ikke kræver Kystsikringen anbragt paa saa store Vanddybder som Statsbanernes Forslag.

Vedrørende de af Hr. Hammerich den 1. Marts 1915 gjorte Modbemærkninger til Statsbanernes Planer E. og F. skal man — næst at henvise til det ovenanførte under de enkelte Arbejder — bemærke følgende:

Hr. Hammerich nævner nu, at Ryesgades Station kun skal være Udgangstation for „Østbanen“s *Persontog*. Grenaa-Banens Tog er imidlertid ikke og kan i en overskuelig Fremtid heller ikke ventes delt i Person- og Godstog. Skal kun *Persondelen* af de blandede Tog udgaa fra Ryesgade-Stationen, medfører dette et saa langt Ophold paa Ø. for at formere Toget, at det vil give Anledning til stadige Klager fra Publikum eller medføre, at de rejsende foretrækker først at stige i Toget paa Aarhus Ø.

Man har ovenfor under „1. og 2. Indkørselen til samt selve Ryesgade-Stationen“ nærmere paavist, hvorfor der her ved Ordningen af Aarhus Banegaardsforhold maa regnes med Udgifterne saavel til Dobbeltsporet og Viby-Sporet som til Depot- og Remiseanlægget i Mølleengen. Selv ganske bortset fra, om de herhen hørende Udgifter rettelig bør henregnes under Udgifter ved Banegaardsforholdenes Ordning eller ej, maa de dog — da de er medtagne i Lovforslagets Overslag — ogsaa for Sammenligningens Skyld medtages under Udgifterne ved Banegaardsforholdenes Ordning efter Hr. Hammerichs Tanke. Det er formentlig ogsaa ganske selvfølgelig, at naar en Plans Gennemførelse, som f. Eks. den Hammerichske Ryesgade-Station, kræver Nedrivning af Værkstedbygninger (Hjuldrejværksted og Kedelsmedie), da bør Overslaget ogsaa medtage de fornødne Beløb til disse Bygningers Genopførelse andetsteds.

Naar Hr. Hammerich anfører, at Statsbanerne lægger hele Personbanegaarden (Centralstationen) med dertil hørende Sporanlæg m. m., derunder de store Lokomotivremiser, i et Plateau, der holdes nogle og tredive Fod over daglig Vande, da maa dette bero paa en Misforstaaelse.

Efter Statsbanernes Plan E ligger Personsporene i Kote + 8,27 m, og herfra falder Banen jævnt mod Nord, indtil den ved Risskov Holdeplads er i den nuværende Kote + 2,27 m. Rangersporet fra Perronsporene til Depot- og Remiseanlægget er for at undgaa Niveauskæring med Hovedsporene ført over disse, og det er Sporet paa denne Bro og de i Skrænten ved Risskov liggende Depotspor, altsaa Anlæg i *Afgravning* og ikke i Paafylldning, der ligger i den af Hr. Hammerich nævnte Kote, nogle og tredive Fod (Remiseanlægget er tænkt liggende i Kote + 9,25 m).

Som nævnt under „4. Centralstationen“, vil der ikke kunne blive Tale om at lægge Perronsporene væsentlig lavere end Højbanen.

Naar man har udtalt, at Driftsudgifterne ved Gennemførelsen af den Hammerichske Tanke er ca. 100 000 Kr. dyrere end Driftsudgifterne ved Gennemførelsen af en Ordning med samlet Person- og Godsbanegaard i Mølleengen,