

Hvad Kritikken i det enkelte angaar, da maa jeg først bemærke, at Generaldirektionen ganske har misforstaaet mit Udtryk „gennemkørende Tog“. Dermed mener jeg *alle* Tog, der føres gennem Aarhus, uden Hensyn til, om de under Vejs standser ved Mellestationer eller ikke. Det er altsaa kun de fra Aarhus lokalt udgaaende Tog mod Nord (og omvendt), jeg har tænkt mig ført over Mundelstrup. Af dem findes i Øjeblikket 2 personførende fra Aarhus, 5 til Aarhus, hertil skulde saa føjes nogle enkelte nye Tog, saaledes at Strækningen Aarhus—Mundelstrup blev tilstrækkelig betjent, medens alle Syd fra kommende Tog, der skal videre mod Nord og omvendt, føres ad Kvottrup-Banen.

Dermed bortfalder Generaldirektionens Indvending, at Hovedparten af Stambanens Tog uden væsentlig Nytte skal føres de 2 km, der er mellem Aarhus-Stationerne; denne — i Sammenligning med Statsbanernes Forslag om at føre Grenaa-Banens Tog over Mundelstrup — ringe Omvej vil kun være at tilbagelægge for Gods fra Mundelstrup og Brabrand til Stationer Syd for Aarhus og omvendt.

I Statsbanernes Skrivelse udtales det, at Sikkerhedshensyn vil kræve, at Mundelstrup-Banen indføres i Dobbeltsporet ved Ryescgade-Stationens Østende. Det samme har jeg selv gjort opmærksom paa baade i et Udvalgsmøde og i Mødet den 13.; og da jeg nu yderligere under Hensyn til de fremsatte Indvendinger er naaet til det Resultat, at det i Forhold til, hvad man derved opnaar, vil være for kostbart at føre Grenaa-Banens Tog til og fra Ryescgade-Stationen, saa fremsender jeg hermed en ændret Plan af Ryescgade-Stationen, behandlet som ren og skær Gennemgangsstation. Perronerne har paa samme nu den af Statsbanerne ønskede Længde, ligesom Hjul-drejerværkstedet og Kedelsmedien saavel som de øvrige Værkstedsanlæg forbliver ganske uberørte samtidig med, at den nuværende Remiseplads er vist disponibel til Udvidelse af Værkstedssporene.

Til denne Udvidelse er ingen Udgift ansat, da jeg ingen tilsvarende har fundet i Mølleengsprojektet og i øvrigt har tænkt mig de nuværende Depotspor i Mølleengen som hidtil benyttet af Værkstederne som Opstillingsspor, fra hvilke de ad Odder-Banens Spor bringes ind til den foran Værkstederne værende Skydebro, bag denne føres en Række Opstillingsspor saa langt mod Vest, som kan forenes med at bevare den ene Drejeskive og de 7 à 8 Lokomotivpladser, som Statsbanerne her har tænkt sig bevaret. I det hermed følgende Overslag har jeg taget Hensyn til Omforandringen af Ryescgade-Stationen og til den af Grenaa-Banens Forbliven paa Østbanegaarden nødvendiggjorte Forøgelse af det derværende Spornet, ligesom Udgiften til Dobbeltsporet fra Fiskehuset til Brunsgade-Viadukten nu er medtaget, en Udgift, jeg tidligere har troet var indbefattet i Bevillingen til Dobbeltsporet Aarhus—Hasselager; ogsaa enkelte andre Udgiftsposter er berigtigede i Henhold til de af Statsbanerne fremsatte Bemærkninger. Det nærmere vil fremgaa af Bemærkningerne til Overslaget.

Naar Generaldirektionen mener, at Højbanen nærmest „Spanien“ bør lægges længere væk fra den nuværende Havnebane, fordi Driften paa denne skal foregaa uhindret under Bygningen af Højbanen, forstaar jeg ikke rigtig, hvad dermed menes, selve Højbanen er helt fri af Havnebanen, og paa Dæmningen kan den nye Tilslutning tilvebringes i Løbet af en Nat. Derimod har jeg, da det oplyses, at Broen over „Spanien“ ikke er stærk eller bred nok, til Ombygning af denne ansat et Beløb af 10,000 Kr.

Hvad Spørgsmaalet Jernbeton kontra Jern angaar, da er det naturligvis en Smagssag, om man finder den ene Konstruktion smukkere end den anden — eller rettere, det afhænger helt og holdent af Konstruktionens Opførelse. Hvad derimod Overslaget angaar, da kan jeg oplyse, at alle vanskelige Detailler er undersøgte, at der er foretaget Bundundersøgelser og i det hele regnet saa omhyggeligt, at det nok skal kunne holdes.

Naar det videre anføres, at man i Aarhus By fremfor Anlæg af den paa mit Forslag viste faldende Dæmning langs Kystvejen vilde foretrække Højbanen ført videre, saa maa dette dog vistnok bero paa en Misforstaaelse. Selv om Højbanen, hvis Højde langs med Kystvejen varierer fra 7 m til 5 m over Terrænet og saaledes kun ubetydeligt indskrænker Udsigten mere end de paa Havnepladsen værende Skure, fra maa en faldende Dæmning, der langs Mejlborg og tilstødende Ejendomme selv fra Stueetagen tillader fri Udsigt over Sporet, dog være at foretrække for en Højbane,