

der sammesteds fra kun tillader Udsigt mellem Pillerne, og som tilmed fortsætter sig i de foreslaaede vældige Støttmure langs hele Østbanetorvet.

Statsbanerne mener derhos, at der ikke kan skaffes mere end 3,8 m fri Højde under Banen for Hovedadgangen til Varehuse, Læsseveje o. s. v.

Dette er ikke rigtigt; der er i Højbanens 2 yderste Fag kun 5 m Spændvidde, Dragerne er derhos lagte op over Brobanen, saaledes at Konstruktionshøjden er indskrænket til 35 cm, og der er derved skaffet det sædvanlige frie Vejprofil under Banen af 4,4 m (14 Fod).

Overfor Statsbanernes Invending om Spornettets Utilstrækkelighed paa den af mig viste Plan skal jeg anføre, at man ikke direkte kan maale en Stations Brugbarhed paa Sporlængden, og naar jeg, bortset fra, at Grenaa-Banens Forbliven paa Østbanegaarden kræver nogen Udvidelse, navnlig af Depotsporene, mente at kunne blive staaende ved det viste Spornet, saa begrundes det dels i, at man kan køre saadanne Tog som de af Generaldirektionen nævnte Fiske- og Hestetog direkte gennem Stationen, uden at de behøver at berøre Godssporene, selv om man ønsker at overhale dem der, idet de kan overhales, medens de holder ved et af de yderste Perronspor, og dels i, at jeg har tænkt mig Stationsarbejdet udført paa væsentlig anden Maade end i Mølleengsprojektet, idet jeg er af den Formening, at det herhjemme saa ofte foretrukne Arrangement paa store Banegaarde, at stille et særligt, mindre Spornet til Disposition for Privatbanerne, der saa til Gengæld anbringes yderst i Stationen med besværlig Adgang til Læsseveje og Ramper, i Virkeligheden kræver relativt megen unyttig Sporlængde og kun daarligt svarer til det sædvanlige Udtryk, „at de har faaet fuld Optagelse paa Stationen“.

Ved den af mig foreslaaede Hovedanordning er der skaffet en simpel og af Rangeringen uafhængig Forbindelse mellem samtlige Perronspor og Remiserne, en Forbindelse, der er væsentlig simplere end den tilsvarende i Mølleengsprojektet, ligesom der fra Remiserne er direkte Adgang til Rangersporene, medens Rangermaskinerne i Mølleengsprojektet for at naa Ristene maa løbe 2 à 3 km ad Spor, der altsaa væsentligt maa henligge uden at gøre anden Nytte.

Endvidere er der sørget for, at man fra alle Spor let og bekvemt kan faa Kreaturvognene fra de ved Perronerne holdende Spor ført over til Ramperne, medens det i Mølleengsprojektet, saa vidt man kan se, er nødvendigt at føre f. Eks. Privatbanernes Kreaturvogne over ca. 4 km Spor og tilmed delvis gennem Ristene. Ved dette Arrangement er det tillige muliggjort at tage Vogne fra Varehus direkte til Togene og omvendt, uden at lade dem passere den egentlige Rangerstation, et Forhold, der ofte kan have Værdi.

Af alle disse Grunde er det givet, at den foreslaaede Centralstation kan nøjes med mindre Sporlængde end den i Mølleengen uden derfor at blive ringere.

Men under Hensyn til det udtalte Ønske om endnu en Rist har man i det medfølgende Overslag regnet den nordlige Udsparring opfyldt i fuld Højde og en Stationsrist anlagt der, ligesom man har tænkt sig Hovedsporet m. m. fra Perronernes nordlige Ende ført noget østligere end nu, saaledes at der bliver Plads til flere Depotspor mod Vest, hvilket ogsaa nødvendigt følger af Grenaa-Banens Forbliven.

Naar derimod Generaldirektionen videre anfører, at der efter mit Forslag er 13 Remisepladser mindre end i Mølleengsprojektet, saa forstaar jeg ikke, hvordan de naar dette Resultat. Paa mine Planer og i mit Overslag er der regnet med 40 + 4 Pladser paa Centralstationen (Tegningen har fejl 41 for 40) og 4 paa Ryesgade-Stationen, altsaa i alt 48 (ikke 45). Paa Planerne og i Overslaget til Mølleengsprojekter kan jeg ikke finde flere end 40 + 4, og af disse fragaar, da Hammel-Banen ikke et medregnet optaget, 2, men der tilkommer de 8, som nu findes paa Østbanegaarden. Det giver i alt 50 (ikke 58). De resterende 8 er vistnok tænkt bevarede i de nuværende Remiser paa Ryesgade-Stationen, men det samme Antal kan ogsaa godt bevares efter mit Projekt. Forskellen drejer sig saaledes kun om 2 Pladser og er godt motiveret ved de kortere Rangerveje.

Hvad videre Havnebanesporene angaar, da er Forbindelsen nok nærmest 2 Gange enkeltsporet, men der vil ikke være noget i Vejen for delvis at benytte disse Spor som Dobbeltspor, ligesom det ogsaa vil være forholdsvis billigt, naar en Gang Trafikken paa den nye Havn bliver saa stor, at den kræver Dobbeltspor, da at anlægge et saadant; man maa ejheller overse, at de nuværende Havnespor vil blive bety-