

deligt aflastet ved Anlægget af den foreslaaede Centralbanegaard, idet man da naturligt vil foretage hele Rangeringen der, medens den nu saa godt som udelukkende foregaar paa selve Havnesporene.

Hvad de øvrige Modbemærkninger angaar, da er Hovedparten belyst ovenfor, saaledes de gensidige Misforstaaelser med Hensyn til Driftsplanen, Dobbelsporet Fiskehuset—Brunsgade, Viadukten, og Forandringen af Værkstedforholdene, ligesom jeg indrømmer, at jeg fejlagtigt skrev nogle og tredive Fod, i Stedet for nogle og tyve (26,4), hvad imidlertid ikke forandrer min Overbevisning om, at det foreslaaede Arrangement med højtliggende Perroner og helt ny Hovedbygning er unødigt kostbart.

Hvad Driftsudgifterne angaar, da er det mig stadig umuligt at indse, at Driften af en Centralstation ved Havnen og en kun paa Gennemgangstrafik beregnet Ryesgade-Station skulde blive 100,000 Kr. dyrere om Aaret i Lønninger end en Centralstation i Mølleengen og en Østbanegaard, tværtimod; men det er i hvert Fald ganske ugørligt at se dette Spørgsmaal udelukkende fra Personalespørgsmaalets Side. Jeg indrømmer gerne, at det vil være meget vanskeligt at angive Mer- eller Mindreudgiften til Kul o. s. v. i Penge, men det siger dog sig selv, at skal man opgøre Spørgsmaalet, om det er billigere at køre lang Vej end kort Vej med Godset, saa er det her, Sagen skal drøftes, og ikke, om man med en Rangermaskine kan indvinde ca. 105 Minutter i Køretid pr. Dag; jeg kan ej heller tænke mig, at man kan overbevise Befolkningen langs Grenaa-Banen om, at det fremtidig skal være nødvendigt at lade dem køre en Omvej paa 2 Mil for at naa ind til Aarhus, og hvad Gavn de vil faa af en Sporvogn til Vejlbj, er ikke let at se.

Hvad Spørgsmaalet om Betimeligheden af at give en By som Aarhus 1, 2 eller 3 Stationer angaar, da har jeg ikke noget Øjeblik nævnt, at der paa Stambanen nu findes 2 Stationer, men naar Driften af de 2 eksisterende Stationer skal oprettholdes, Driften af Tog til Dampskibene ligeledes, da forekommer det mig ikke alene formaalstjenligt for Publikum, men ogsaa for selve Driften at give Stambanens Tog 2 à 3 korte Ophold paa de forskellige Steder fremfor eet langt i Følge med Driften af særlige Forbindelsestog.

Jeg skal saa komme ind paa de 2 Hovedanker mod mit Forslag, som, hvis de var berettigede, kunde være fældende for det.

Den første siger, „at Stigning af 1 : 100, begyndende kun ca. 140 m efter Enden af Perronerne, er ganske utilstedelig paa en Hovedrute som den jydsk Hovedbane“.

Hvad Stigningen angaar, da findes 1 : 100 adskillige Steder paa den østjydsk Stambane, særlig ogsaa paa den lange Strækning mellem Aarhus og Hasselager. Det er denne lange Stigning, der for de sydgaaende Tog bestemmer den Togvægt, Lokomotiverne kan trække. Den utilstedelige Stigning findes saaledes netop paa den her omhandlede Hovedrute, og det er da kun Igangsætningen af de sydgaaende personførende Tog, der kan volde Vanskeligheder, eftersom Godstogene har Tilløb nok.

En kneben Afstand fra Perron til Stigning findes mange Steder. Jeg kan ikke i Øjeblikket oplyse noget om, hvordan Forholdene i den Henseende er paa den jydsk Stambane, men fra Vejle—Give-Banen, som Statsbanerne har lagt særlig Vægt paa at faa overtaget, og hvorpaa man venter en meget betydelig Trafik, kan følgende Tal anføres som gældende for den nu ombyggede Bane:

Fra Give	201 m til Stigning	.....	1 : 100
— Gudbjerg	62 - - -	.....	1 : 100
— Mølvang	180 - - -	.....	1 : 100
— Hørup	89 - - -	.....	1 : 80

Og fra Nyborg—Svendborg-Banen, henholdsvis Nyborg—Ringe-Banen:

Fra Holmdrup	22,5 m til Stigning	.....	1 : 100
— Nyborg	95 - - -	.....	1 : 96,58

Saadan kunde man fortsætte Landet over. Den Indvending, man kan komme med, at der her kun er Tale om Lokalbaner, er i denne Sammenhæng ikke helt rigtig. Der vil alle Vegne være en Tilbøjelighed til Stede til at udnytte Materiellet mest muligt, og i saa Fald vil Igangsætningsvanskelighederne være af nøjagtig samme Art. Der er saaledes ved den stærkt trafikerede sydjydsk Bane paa Strækningen Svendborg—