

Kirkeby: fra Perronen i Svendborg 220 m til Stigning 1:100, der saa fortsættes ca. 4,5 km til Sørup; her er en ikkun ca. 155 m vandret Strækning, hvorefter Stigningen 1:100 fortsættes 3 à 4 km. Paa denne Strækning belastes de sædvanlige Tog med 40 Vognladninger, det vil almindeligt sige med ca. 30 Vogne à 10,000 kg, og da Trafikken er meget betydelig, er Togene næsten altid fuldt lastede, saaledes at over $\frac{1}{3}$ af Toget maa holde paa Stigningen under Opholdet i Sørup; Igangsætningsvanskelighederne vil altsaa være saa store som overhovedet muligt, men alligevel standser Hovedparten af Togene i Sørup, hvor ingen Skydelokomotiv findes, medens man ikke tillader det ene daglige Tog, som ikke standser i Sørup, at medtage flere Vogne.

Dette er jo en mange Gange større Ulempe end den, der her er Tale om, og noget, man ikke ved et nyt Anlæg kunde tillade, men man klarer dog, trods den en endogsaa meget stor Trafik, og den kan da, sammen med hvad jeg ovenfor har nævnet, fuldt forklare, at jeg ikke har haft nogen Betænkelighed ved at anvende denne Stigning paa saa kort en Strækning og saa nær ved Perronerne.

Men vil man meget nødtigt have den, vil der intet være i Vejen for at gaa over til en svagere Stigning, f. Eks. til 1:120. Der er fra det nuværende Knækpunkt ca. 300 m hen til Underføringen af Adgangsvejen; da dette Punkt ikke kan sænkes, vil man med 1:120 komme 50 cm højere op i Knækpunktet; indlægges nu en Overgangsstigning af 1:500 hen til Enden af Perronerne, vil man der kun være 35 cm højere end før, og at lægge Perronerne saa meget højere er kun et Spørgsmaal om forøget Jordarbejde — som kan anslaaes til 25,000 m³ (o: en Udgift af 22,500 Kr.) —, altsaa et Forhold, der ved nærmere Gennemarbejdelse af Planen med Lethed kan ordnes efter Ønske.

Det andet Hovedpunkt: Kravet om de 3 Spor paa Højbanen er mig uforstaaeligt, end mere Motiveringen derfor. I denne fremføres under Sammenligningen med Forholdene Aalborg—Nørresundby, at der her kun er Tale om 37 Tog daglig, medens Højbanen foruden Særtog, der vel ogsaa kan tænkes ved Aalborg, vil faa 76 Tog daglig. Men disse Tal kan slet ikke sammenlignes, der er nemlig en Væsensforskel paa Højbanens 2 km lange *Dobbeltspor* og Aalborg—Nørresundby-Banens 4 km lange *Enkeltspor*. Og der er ogsaa en mægtig Forskel paa det 2 km lange Dobbeltspor paa Højbanen og det 32 km lange Dobbeltspor København—Roskilde, der befares af 21 daglige Eksprestog, hvis Fremførelse kun kan lattes ved Overhalingsspor paa Mellemstationerne, men da Afstanden mellem disse er ca. 7 km, vil Vanskelighederne paa København—Roskilde-Banen saaledes altid være mange Gange større, end de kan blive paa Højbanen, selv om denne fik samme eller endog betydelig større Trafik. I det hele er det jo saadan, at en *2 km lang dobbeltsporet Bane giver Vej for et Tog i hver Retning hvert 5te Minut*, altsaa for indtil 24 Tog i Timen. Kravet om 3 Spor er og bliver derfor uforstaaeligt.

Hvad den øvrige Detailkritik angaar, henvises til de Bemærkninger, der er vedføjede medfølgende Overslag, hvor der i øvrigt er taget tilbørligt Hensyn til den fremsatte Kritik.

Af Overslaget fremgaar, at den af mig foreslaaede Ordning kan gennemføres i sit fulde Omfang for ca. 8,080,000 Kr.

Medens den af Statsbanerne foreslaaede Ordning gennemført i samme Omfang, af dem er anslaaet til at koste:

I. Centralstationen i Mølleengen	5,875,000 Kr.
II. Forpligtelse til at deltage i Udgifterne ved Bro- anlæg for Ringgaden i Aarhus	ca. 225,000 —
III. 2det Spor Aarhus—Kvottrup	- 1,150,000 —
IV. Lystrup—Mundelstrup-Banen	- 600,000 —
I alt	ca. 7,850,000 Kr.

Der er fra Udgiften til et 2det Spor Aarhus—Hinnerup trukket de 400,000 Kr., som Statsbanerne andetsteds har anslaaet Udgiften Kvottrup—Hinnerup til; det maa nemlig, for ikke at foregribe Muligheden for Anlægget af en helt ny Randers-Bane, ikke anses for rigtigt at anlægge det nye Dobbeltspor længere end til Kvottrup.