

Banegaard ved Indgangen. Den ophører, forinden Person- og Godsporene stilles ad, og der findes ikke paa Banegaarden noget Perronspor, Godsspor, Rangeringsspor eller Depotspor, som ikke ligger i Niveau. Saa siger det ærede Medlem: Afgangen er saa daarlig. Ja, der er jo dog to Afgange, en fra Byens Side og en udenfor, til Godsstationen. Jeg tror ikke, den kommer til at ligge saa langt mindre belejligt end den nuværende Godsstation, som ikke er let at komme til. Men lad saa være, at man skulde gaa et Par Hundrede Alen længere — hvilket man ikke skal — saa turde det dog opvejes ved, at der tilvejebringes en god Ekspedition, medens man nu maa holde timevis og vente, inden man kan faa sit Gods ekspederet. Jeg tror ikke, det er saa farligt. Saa nævnte det ærede Medlem, at der er en „kunstig“ Opstilling paa 30 Fod. Hvorfor denne Opstilling nu skal betegnes som kunstig fremfor alle andre, det forstaar jeg ikke. (N. N. d. er sen [Tisted Amt 3dje Valgkreds]: Fordi den er tilvejebragt ved Kunst.) Enhver Opstilling er mere eller mindre frembragt derved, gennem Jordarbejde, gennem Niveauoverføringer. Det er jo ingen stærk Stigning; den er 1:140, ligesom projekteret paa Rystbanen og paa Boulevardbanen, og vi have jo f. Eks. en Stigning paa 1:100 paa Nordbanen; ærede Medlemmer, som køre fra Hellerup til Gentofte, køre der paa en saadan Stigning. Jeg tror ikke, at det giver saadanne Mlemper. Men i øvrigt, denne kunstige Stigning paa 30 Fod fremtømmer jo først, naar man affaster Niveauoverførerne ved Nordrosvej o. s. v.; saa længe man ikke gør det, faar man kun omtrent Halvdelen af denne Stigning, der kommer fra Banegaarden syd for Vesterbro, idet man skal op gennem det gamle Banegaardsterrain. Naar man engang kommer til at affaste Niveauoverførerne, kommer der ganske vist endnu et Stykke Stigning. Efter det Forslag, jeg har tilladt mig at fremsætte, tror jeg imidlertid, det kan være en god Stund, inden man affaster disse Niveauoverførere, medens jeg ikke tror, at det efter det ærede Medlems Forslag, hvor alt koncentreret paa Personbanegaarden, vil være ret længe. Man kan sagtens sige: Ja, lad kun Færdigheden hvert fjerde Minut være forulempet! Hvad gør det? Men hvis der en Gang for Alvor indtræffer et Ulykkestilfælde, og det kan ske hvilken som helst Dag, det skal være, saa faar Biben en anden Lyd, saa vil man sige: Nej, lad os blot sikre Følk! Det ved det ærede Medlem

godt, saa vel som at det hvilken Dag, det skal være, kan ske, at man maa sige nej til at ekspedere flere Tog og mere Gods paa Rjøbenhavns Banegaard. Det ærede Medlem nævnte endvidere den gennemgaaende Trafik, og var der noget, jeg blev forbavlet over, var det de Tal, det ærede Medlem vilde nævne der — 3 rejsende, tror jeg, det var, og 50 Pd. Gods daglig — thi det forekommer mig, at man der kunde staffe sig Oplysning uden at risikere at nævne saadanne Tal. Det er mig meget vanskeligt i alle Retninger fyldestgørende at sige, hvad det sidste Driftsaar udviser, men de rejsende med egentlig transiterende Billet vare 4,800; af Rundrejsebilletter var der 41,000. Naar jeg tager 10 % af dem og regner for transitrejsende, hvilket jeg tør gøre, naar jeg skal regne rimeligt, faar jeg 9000. I dette Tal er indbefattet det, man kalder Transit i strengeste Forstand, dem, som flyde igennem — det er jo det, som det ærede Medlem ikke vil indføre — men foruden dem er der ganske sikkert Tale om 17,700, der ere ankomne ad forskellige andre Veje til Rjøbenhavn, og af hvilke ganske vist et stort Antal maa antages at gaa videre, nemlig over 5,800 til Sverige og Norge via Helsingborg, som ogsaa for en stor Del kan betegnes som gennemgaaende rejsende. Jeg har ikke begrundet stort paa den gennemgaaende Trafik; men selv om disse Tal ikke paa alle Punkter ere fuldstændig eksakte, saa det kan siges, at her er kun Transit og ikke andet, nævner jeg dem dog med Frimodighed, da enhver vil kunne se, at naar det ærede Medlem nævnte Tallet 3, burde en Mand, som er saa selvstikker i Særbanefager, ikke have nævnt et saadant Tal, da han maatte kunne gaa ud fra, at han maatte være udsat for at kunne forrigeres. Med Henhyn til det gennemgaaende Gods er det vanskeligt for mig nu at faa en endelig Opgørelse, men jeg skal dog give Oplysning om enkelte Forhold, som jeg tror ville være ret betegnende, idet jeg tror, at man vil erkende, at den Forbindelse, vi have faaet fra Helsingør til Helsingborg, er en Forbindelse, som i høj Grad vedrører, hvad der kaldes den gennemgaaende Trafik til Danmark. Dermed er det gaaet saaledes, at Trafikken fra Marts til Oktober 1892 har været 41 Mill. Pd., fordelt paa et Aar svarer det til en Trafik af 60 Mill. Pund. Det er ti Gange saa meget som Aaret i Forvejen. Det er 3,000 Vognladninger, regnet paa et Aar, à 200 Centner, altsaa à 20,000 Pd., og det udgør 8 Vognladninger pr. Dag, det er altsaa 160,000 Pd. Gods, der gennemsnitligt daglig passerer paa denne ny Forbindelse. Jeg nævner dette, men jeg ser nok,