lem — jeg har set det i Tidenden — brugte Ordet Middelindtægt; det bemærkede jeg ikke, medens jeg talte om Indtægten, der har været betydelig større; men det er disse to Betegnelser, man kan løbe sur i. Det ærede Medlem havde Ret i, at Middelindtægten var ca. 17,000 Kr., medens de Tal, jeg gav, vare: for det første Aar 45,000 Kr. og for 1891—92 55,000 Kr. Derimod kan jeg ikke give det ærede Medlem Ret, naar han mente at kunne hævde med Hensyn til den Station, at den havde vist sig temmelig unyttig. Det er det, jeg tror, man netop ikke kan sige om saadanne Smaastationer her ved Kjøbenhavn. Jeg indrømmede forleden, at denne Station ikke havde givet stor Indtægt, men jeg paastod, at det havde heller ingen fornuftige Mennesker kunnet vente. Men undersøger man, hvor mange Folk, der have benyttet den, er Antallet slet ikke saa ganske lille. Naar man spørger, hvor mange afgaaende og ankomne rejsende der have været ved Nørrebros Station, saa er Middeltallet 108,000, det vil med andre Ord sige, at den gennemsnitlig i begge Retninger har været benyttet Aaret rundt af 300 Mennesker om Dagen; og det er en Station, som ligger isoleret, nord for Assistentskirkegaard og andre ubebyggede Strøg, hvis Oplands Befolkning ikke er større end 12—14,000 Mennesker; den har kunnet blive benyttet i det Maal og har gjort den Nytte. Jeg har selv adskillige Gange i de senere Aar været i Hobro og har der hørt mange Klager over, at de til evige Tider maa have saa langt til Stationen, fordi det er umuligt at forbedre dette Forhold. Jeg tror, at det er berettiget, at de klage over at være blevne lidt stedmoderlig behandlede, idet de have en ret lang Afstand til deres Station. Det samme har man hørt fra Skanderborg og ogsaa ofte fra Sorø og andre Smaabyer. Ved Sorø er det endda saaledes, at der her i Tinget har været Forslag til ved en Sidebane at forbinde Sorø By med Statsbanen; men hvor lang er da Afstanden til Stationerne fra Skanderborg, Sorø og Hobro? Ikke halvt saa lang som Kjøbenhavns Station er fra Østerbro, der er Centrum for en Befolkning paa 30,000 Mennesker. Det er mig ganske ubegribeligt, at man kan sige, at denne Sag er løst tilfredsstillende, naar man slaar fast, at en Befolkningsmasse paa 30—40—50,000 — thi den vil jo vokse i Tidens Løb — vedblivende skal have en halv Mil til sin Station. Det ærede Medlem sagde: De kunne jo tage deres Vadsæk i Haanden, det gør jeg, og det gør Smaamanden ogsaa. Ja for længere Rejser, hvor man skal bruge Vadsæk, spiller det maaske en mindre Rolle; men det, der har Betydning for dem, er, at de have nemt til de korte Rejser, til Lystrejser, det har Betydning for dem og selvfølgelig ogsaa for Banens Indtægter. Jeg siger altsaa, at der er en absolut Mangel ved det ærede Medlems Forslag, som der ikke er ved Regeringens Forslag. Men lad os se ganske bort fra den og gaa videre og se, hvad det er, der naas efter det ærede Medlems Forslag, og hvad der i hvert Tilfælde maa siges at mangle. Det ærede Medlem har sagt, at han vil løse Spørgsmaalet for al Fremtid og derfor siger han ogsaa — og det kan jeg godt forstaa — at han kan begynde med 12 Perroner, men at han maa være forberedt paa ad Aare at kunne forøge det til 22 Perroner. Jeg vil sige, at medens Regeringen med absolut Tryghed ikke blot kan begynde med 12 Perroner, men jeg vil sige, om det skal være, i al Fremtid, kan blive staaende derved, kan det ærede Medlem mindre godt begynde med 12 Perroner, han vil ret tidlig, naar alt skal være tilfredsstillende, komme op derover og maaske op til et Antal af 22, inden ret langt ind i det næste Aarhundrede, i alt Fald inden en Menneskealders Forløb. Og hvorfor? Fordi der netop er en Væsensforskel mellem de to Forslag deri, at Togene paa den mest befærdede Bane, Nordbanen, paa Regeringens Forslag løber ind paa det, man kalder en Gennemgangsstation. De Herrer ville forstaa, hvad det muliggør. Det muliggør, at Togene fra Nord løbe ind til den Perron, der skal befares og lige saa hurtig, som de have afsat Passagererne, løbe de videre ned til Kalleboderne for at skifte Lokomotiv, hvorefter de saa straks igen kunne løbe op til Perronen paa den anden Side og videre Nord paa. Altsaa lige saa hurtigt som det ene Tog kan komme ind og faa Passagererne affatte, er der Mulighed for, at det næste kan følge efter. Men denne Mulighed er der aldrig ved en Endestation af den Form, som det ærede Medlem foreslaar, naar Forholdene med Hensyn til Indløbsspor saaledes som her ere mangelfulde; thi der kommer man ind til Perronen og skal tilbage i samme Retning, som man kom ind ad. Der vil man altsaa være nødt til at rebrousere tilbage i den Retning, hvorfra det næste Tog skulde komme; det er noget, der kan forklares letteste og bedst forstaas, naar man har set Forholdene ved saadanne Stationsanlæg i Udlandet, naar man f. Eks. i Hamborg — jeg vil ikke tale om Berlin — har set, hvorledes den kolossale ogsaa externe Trafik, der kommer ind til Berlin gennem de for-