

ville, det er mig ganske ligegyldigt; de skulle kun afsætte Godsvoagnene, naar de komme Best fra, ved Frederiksborg Station, og naar de komme Nord fra, paa Nørrebro Station, og dette varer jo kun 2 à 3 Minutter. Selvfølgelig kræver denne Foranstaltning nogle Udvidelser af Sporene paa Frederiksborg- og Nørrebro Station; og jeg er tilbøjelig til at tro, at man heller ikke i saa Henseende skal se smaat paa Tingene, men tage dem lidt rigeligt, navnlig paa Frederiksborg, da der jo er Sandsynlighed for, at hvis Frederiksborg kan beholde sin nuværende Stilling i Jærnbanenettet, der da vil blive mere bebygget. Ved Nørrebro Station mener jeg ogsaa, at det er klogt at sikre sig tilstrækkelige Arealer, og det kan, da de ligge hen som øde Marker, gøres for en ringe Pris; man bør nemlig sikre sig saa store Arealer, at man har nok til Rangerings- og Godsspor, og eventuelt til Depotspor, hvis man skulde foretrække at have Depotet der fremfor paa Centralbanegaarden, og man bør ogsaa eventuelt have Plads til fremtidig at henflytte dertil de Reparationsværksteder, der nu findes paa Kjøbenhavns Banegaard, hvis den Tid skulde komme, da man fik Brug for ogsaa disse Arealer til Persontrafikken; det var da heldigt at have Arealer, som man øjeblikkelig kunde tage i Brug.

Hvad det angaar, at det skulde blive dyrt, saaledes som jeg har set det udtale af et eller andet Medlem af Kommissionen, at have et Par Lokomotiver til at besørge Godsvoagnene førte fra den ene Station til den anden, kan jeg ikke antage, at det er alvorligt ment. Det er saadanne Bagateller, som sete i Virkeligheden ikke ere værd at tale om. Desuden indgaar der en lignende Foranstaltning ikke alene i Kommissionens Betænkning, men tillige i den højtærede Ministers Forslag, idet han ogsaa vil slippe en Del af Godset og senere fordele det ved lokale Tog. Det stemmer ogsaa med den Plan, som jeg tidligere har omtalt, og som i sin Tid er fremkommen fra det nuværende ærede Medlem for Maribo 1ste Valgtreds (Hammerich). Han vilde slippe alle Godsvoagne henholdsvis paa Rangeringsbanegaardene ved Valby og Svanemøllen og fordele dem ved lokale Tog. Den Udgift, der er forbunden med at distribuere et vist Antal Vogne, kan ikke være saa stor. Jeg skal nævne, at det største Antal Vogne, der efter Kommissionens Betænkning nogen Sinde paa en Dag er indgaaet og udgaaet fra Kjøbenhavns Banegaard, har været 846, og hvis vi antage, at Halvdelen er indgaaet og Halvdelen udgaaet, ser jeg ikke, at der skulde

være nogen overvældende Udgift forbunden med at lade et Par Lokomotiver trække det Par Hundrede Vogne fra den ene Station til den anden i Løbet af et Døgn, saa Udgiften for Trafikken er for intet at regne mod den Udgiftsforøgelse, som fremkommer ved, hvad Anlægget af en Centralbanegaard som den her foreslaaede vil koste, en Banegaard paa 150 Tdr. Land, med en Stigning, der er forøget med 30 Fod Niveauforandringer, kunstige Vandledningner, Snehindringer o. s. v. o. s. v., kort sagt alle de Ulemper, der omtrent tænkes kan. Forøgelsen af Driftsudgifterne ved det Kompleks vil blive saa enorm, at den Udgift, som er forbunden med at holde et Par Maskiner til Godsstransporten i Sammenligning dermed er aldeles forsvindende. Hvad nu Anlægsudgifterne angaar, skal jeg meget hurtigt være færdig. Jeg skal foreslaa, at vi beholde den Banegaard, der her staar tegnet; den er ganske vist flot, men det bryder jeg mig ikke om; naar man regner med 5 Mill., har man Lov til at være flot. Vi beholde altsaa Banegaarden, kun stryge vi Kælberetagen. Hvis de Herrer en Gang ville se paa den Plan i Hæftet, paa det Snit, der findes, ville de saa et Begreb om, hvad denne Kælberetage betyder i Penges; jeg antager noget som 1 Mill. Kr. Naar vi stryge den, skulle vi kunne bygge en anstændig Banegaard paa den anden Side Vesterbro, vel at mærke af samme Form, for saadant noget som 1½ à 1¾ Million, jeg skal imidlertid ikke prutte, men regne 2 Millioner. Ligeledes skulle vi have en lille Forbindelsesbane mellem Best- og Nordbanen omkring Sygehjemmet; jeg tror, den i den højtærede Ministers Overslag er anslaaet til noget som 69,000 Kroner. Den anden Del af Forbindelsesbanen mellem Nørrebro Station og Frihavnen er under Anlæg og indgaar ikke i den højtærede Ministers Plan og heller ikke i min. Jeg vil dog imidlertid tilføje, at jeg er ikke vis paa, om der efter den nuværende Plan vil blive Dobbeltspor for Frihavnstrafikkens Skyld, i hvert Tilfælde bør der være Dobbeltspor. Østerbro Station har, som sagt, været foreslaaet mange Gange; den har næsten været foreslaaet i alle de Projekter, som have været fremme her, og den har været anslaaet til meget forskellige Summer; i det sidste Projekt tror jeg nok den er anslaaet til noget som 1,100,000 Kroner, men deraf gaa næsten de 400,000 Kroner til Foranstaltninger for Personbefordringen, det maa altsaa gaa fra, idet jeg kun vil have Anlægget som Central-Godsbanegaard. Paa den anden Side har man næppe nogen Sinde tænkt sig en Station paa Østerbro i den Udstrækning, som jeg