

lille Bengene, men jeg tror ikke, det kan nytte at stramme Linien stærkere, thi saa frygter jeg for, at den vil bryde. Jeg mener, at man skal under disse Forhold tage i Betragtning, at der dog ikke er saa lille Grund til at strække sig noget og vise Smødekommunen imod Nyborg. Jeg vil ikke anføre, at Sjællænderne i Reglen kun komme til at yde Tilskud af 40,000 Kr., ikke heller anføre, hvad et øret Medlem, jeg tror det ærede Medlem for Næsens (Bernsen) i Fjor udtalte, at vi Fynboere i Reglen blive blokkede — alt det vil jeg slet ikke komme ind paa. Hvad jeg her har fremdraget, har jeg kun udtalt for at vise, at der er god Grund til, at man endelig ser til, at det kan blive til Alvor med denne Bane, hvis man ikke vil, at en af Fyns største Byer og bedste Havne skal gaa til Grunde.

Sammerich: Jeg finder mig opfordret til at udtale mig om de Forslag, der ere til Forhandling og særlig da om Forslaget til en Omordning af Banegaardsforholdene i København, ikke mindst efter at der er rettet et saa stærkt Angreb paa Regeringens Plan samtidig med, at der er fremsat et helt andet Forslag, der ikke blot havde det tiltalende ved sig, at det sparede 20 Mill. Kr., men ved Siden deraf vilde hævde, at der vilde gives en for alle Parter mere tilfredsstillende Ordning. For at prøve dette sidste, som jeg for saa vidt mener at burde være det første Hensyn, der burde tages, maa man først søge at klare sig, hvad der maa forlanges af et Banegaardsanlæg, for at dette kan siges at være tilfredsstillende i enhver Henseende. Man behøver da ikke at gaa ind paa mange Details, men kan simpelthen sige, at der er 3 Hovedfordringer, som maa opfyldes. Den ene er den, at Banegaardsanlægget baade opfanger og betjener den Trafik, der ønsker at komme i Forbindelse med Banenettet saa hyldig og komplet som muligt. Den anden er den, at det sætter Driften i Stand til at besørge denne Trafik saa økonomisk som muligt, og endelig, at det saa lidt som muligt kolliderer med andre Jernbanelinier og andre Interesser, som enhver Bane selvfølgelig kommer paa tvært. Jeg tror, at alle disse 3 Fordringer maa opfyldes, for at man kan sige, at Banegaardsforholdene i en By ere ordnede tilfredsstillende. Det sidste Spørgsmaal skal jeg senere komme tilbage til. De 2 første, de egentlige Jernbanelinier — at man opfanger og betjener den Trafik, der forefindes, saa hyldig som mulig, og sætter Driften i Stand til at besørge den saa økonomisk som muligt — tilfredsstilles vist i Reglen bedst

ved en Centralbanegaard. Jeg er altsaa for saa vidt ganske enig med det ærede Medlem for Vesterby (M. Andersen), som jeg ogsaa mener, at man i Reglen kan sige, at det baade for Publikum og for Driften absolut er en Fordel, naar Publikum ved at gaa til Banegaarden kan komme i Forbindelse, ikke blot med en enkelt, men med alle Banelinier. Har man derimod en 2, 3, 4 Banegaarde, hvilket man jo mange Steder i Verden er bleven staaende ved, saa bliver hver Banegaard kun til en Brødbøls Nyttelse for den Del af Byen den ligger i: den nordlige Del af Byen har nogen Fordel med Hensyn til de Nord paa gaaende Tog, den sydlige Del med Hensyn til Syd paa gaaende Tog osv.; dette er selvfølgelig uheldigt for Publikum, og det er ligesaa klart, at det heller ikke er heldigt for Driften. Jeg vil ikke tale om, at naar Trafikken skal besørges fra 4 forskellige Steder, saa vil den i Reglen ikke blive besørget saa billig, som naar det sker fra et Sted; det er økonomisk bedre at samle Trafikken under 1 Hat end under 4 Hatte. Dette gælder dog kun indenfor visse Grænser; for der kan naturligvis blive en saadan Fæstevens, at den bliver for stor for en enkelt Banegaard og snarere fordryes ved at være samlet; derimod gælder det absolut, at det er lettere at føre Trafikken fra det ene Banenet til det andet ved en Centralbanegaard, hvor det for Passagerer og Gods kun drejer sig om at komme fra den ene Perron til den anden, end naar Trafikken skal føres ofte ad lange Omveje til det andet Banenet.

Endelig er det jo ogsaa givet, at det er en stor Fordel for Driften altid at kunne have alt sit Materiale samlet paa et Sted, derved har man til enhver Tid alt Materiale til umiddelbar Raadighed for den Linie, som kræver at benytte det, og hvor man har Rangsingsmaskiner o. l. fælles, har man derved altid dette i Beredskab for den Linie, der i det givne Øjeblik har Brug for disse. Der er ikke Tvivl om, at det at søge at centralisere Driften paa et enkelt Punkt, er absolut til Fordel for enhver Banedrift. Saa snart man imidlertid kommer til, at Banegaarden bliver for lille, saa at den i Virkeligheden ikke kan opfylde de forskellige Krav, som skal kunne fyldestgøres ved en Centralbanegaard, saa gaar dens Fordel let sløjten, og det er just det, der for Øjeblikket er Tilfældet med Københavns Banegaard, naar det nemlig er saaledes der, at det ene Tog ikke kan komme ind til Perronen for det andet, saaledes at det kun gælder om at jage et Tog ud igen, saa snart det er kommet ind til Perronen, med særlige Udgifter ved at Perronen skal