

rybdes, ja, saa gaa nogle af Fordelene væk; ligeledes, naar man ikke har Plads til at rangere og altsaa skal dele Tog, som man ønsker at holde samlede; og naar Publikum kommer ind fra den ene Linie og skal ud i Regn og Slud for at komme over til den anden Linie, saa er en anden Fordel tabt. Men som sagt, saalænge man kan have en virkelig fuldt tilstrækkelig stor og tilfredsstillende Centralbanegaard, er denne som Regel det fordelagtigste; dette gælder dog selvfølgelig atter kun med en vis Begrænsning, det gælder kun absolut for en lille By, mindre for en større og aldeles ikke for en stor By. Ved en stor By kommer det andet Krav til. For at dette kan tilfredsstilles, at Banen opfanger den Trafik, som ønsker at komme i Forbindelse med den, kræves med Nødvendighed, at Banen har flere Berøringspunkter med Byen. Deri er jeg altsaa ikke entig med det ærede Medlem. For at illustrere eller berettigg hans Betragtning om, at Kjøbenhavn ikke er større, end at den kunde nøjes med een Banestation, fremførte han eksempelvis Nørrebro Station. Jeg skal ikke komme ind paa, at det i dette Djeblit er oplyst for mig, at de Tal, han fremførte, næppe vare ganske rigtige; samtlige Indtægter ere fra meget kompetent Side opgivne mig at have været i 1887—88 omtrent 45,000 Kr. og i 1891—92 55,000 Kr., hvilket vist er større Tal end dem, det ærede Medlem nævnte. Jeg skal dog ikke opholde mig herved, da det selv om hans Tal virkelig vare rigtige, i mine Øjne intet vilde bevise om det foreliggende Spørgsmaal, thi hvis vi havde lagt en Station ved Dyrsholmsvej, var man ikke en Gang kommen til Tallene ude ved Nørrebro. Man behøver kun at se paa Kortet for at se, at Nørrebro Station i Virkeligheden ikke er en Station for den egentlig befolkede Del af Nørrebro. Mellem det egentlige Nørrebro og denne Station ligger hele det døde Areal, som Assistentkirkegaarden og Landbohøjskolens Marker repræsentere, og naar man tager det egentlige Nørrebro, har det den Dag i Dag nærmere, jeg vil ikke tale om til Klampenborg Stationen, men til Dels ogsaa til Hovedstationen end til Nørrebro Station, og naar det er Tilfældet, kunne Nørrebrobeboerne selvfølgelig ikke falde paa at gaa til denne Station, naar de have nærmere til en anden. Det lille Tal beviser altsaa i Virkeligheden lige saa lidt, som det vilde bevise noget, om man ikke havde nogen Trafik ved en Station ved Dyrsholmsvej. Jeg skal tage en anden Bydel frem, hvor Kravet paa en Station har været oppe i lang Tid og været anerkendt

baade fra den ene og den anden Kommission, der har behandlet dette Spørgsmaal, men hvor den ærede Taler ikke anerkendte Kravets Berettigelse, nemlig hele den østlige Del af Byen, særlig Østerbro. Hvis man tager Centrum for Østerbro, vil man der saa et Centrum for en Bybefolkning, der, om den endnu ikke er saa stor, saa dog ganske sikkert er meget nær ved at være lige saa talrig og om nogle Aar sikkert vil være talrigere end Indbyggerne i nogen dansk By uden for Kjøbenhavn, og dette Centrum ude ved Østerbro har til den nuværende Station 5,200 Men. For den, for hvem det nu ikke spiller nogen Rolle, om han skal have en Ekstraudgift til Droste eller Sporvogn, har det jo ikke saa overordentlig meget at sige, om han har en halv Mil Vej til Stationen, men for den, for hvem det spiller en Rolle, for alle, der ikke sidde i store Kaar, har det sandelig meget at sige, navnlig i Kjøbenhavn, hvor der er Tale om en Station for Smaarejser og Bytkrejser, om altsaa en Smaamand, naar han vil bruge sin Søndag til at tage i Skoven, fremfor maaste at benytte den paa en mindre heldig Maade, foruden de 50 Ore, som det koster at bruge Banen, skal give 30 Ø. pro Persona i Sporvognspenge. Det er mig i det hele taget ufatteligt, at man, hvis man vil se Sagen med et lidt demokratisk Øje, kan sige, at det er berettiget at blive staaende ved, at en Bydel ved Kjøbenhavn, der er Centrum for en talrigere Befolkning end nogen dansk Købstads, fremtidig skal vedblive at have en halv Mil til Banegaarden. Denne Station, der paa Planen kaldes Østerbro Station, er jo i øvrigt tænkt at skulle betjene ikke blot Østerbro, men i det hele taget den nordlige og østlige Del af Byen, og derved kommer den naturligvis til at gøre væsentlig større Nytte, thi den bliver efter de Undersøgelser, der ere anstillede af den Kommission, der har behandlet Spørgsmaalet, Centrum for en Befolkning paa 80,000 Mennesker, som naturligvis ville søge hen til denne Station. Men der er et andet Moment, som gør sig gældende, naar man drøfter, om det er fornuftigt og rigtigt at laste den bort som Personstation, og det er de økonomiske Hensyn, der tale for, at det maaste ligesom kan betale sig at ofre den Million det koster at gøre den til en fuldt tilfredsstillende Station. Der omkring ejer nemlig Staten meget store Arealer, som Staten ganske vist ikke har tænkt sig at otkkupere ad den Vej, det ærede Medlem mente, men som ogsaa efter Regerings Forslaget i Tidens Løb kunne blive særdeles indbringende. Det ærede Medlem har maa-