

at hvert halve Klokketlet kunne de komme med, og for Folk fra Nørrebro hvert fulde Klokketlet. Derved vilde man komme til en Altkorneren af Togene og derigennem i passende Maal tilfredsstille de Krav, der stilles baade fra den ene og den anden Del af Byen — naar man faar Sygehjem-Stationen med, vil det ogsaa være tilfredsstillende for Frederiksberg. Jeg har maattet udbille dette for at vise, hvorledes der efter det Forslag, her foreligger, er Mulighed for fuldt ud at løse Kravet om Forbindelse med ikke en enkelt, men samtlige Banelinier i større eller mindre Maal, som man i Tiden finder det nødvendigt, og det uden i nogen nævneværdig Grad at forøge Driftsudgifterne derved. Thi det er det, som Driften maa forlange. Centralstationen i den store Banegaard er fuldt bevaaret; derfra og dertil ville alle Tog komme til at gaa. Jeg skal derefter gaa over til et andet af Hovedpunkterne i Forslaget, hvis Berettigelse den ærede Tale og ogsaa selvstændig underkendte. Det er det Krav, som Forslaget stiller til at borttage Niveauafstærings-Ulemperne her ved Rjøbenhavn. Det er jo ganske rigtig, som han jagde, at vi have set Trafikken gaa over disse Baner, uden at vi endnu have haft en større Ulykke. Men ligesom det jo overhovedet ikke er berettiget at lade være at fæste Graven til, for Baret er druknet, er det vel heller ikke berettiget at vente, til vi have haft en Ulykke — vi have et Par Gange været ganske nær derved. Om det overhovedet er forsvareligt at bibeholde denne Niveauafstærings-Ulempe, er noget, som ikke kan afgøres ved, at det ærede Medlem, som havde Ordet i Gaar, eller at Hr. den og den mener, at det ingen Ulempe er. Nej, jeg tror, at Regeringen og den tidligere Kommission har haft ganske Ret i at sige: det er her allerede nu saa stor en Ulempe, at den maa borttages. Men for at danne sig et Skøn, om Regeringen har haft Ret i det, lad os da undersøge, hvad det er for en Ulempe, her er Tale om. Se vi da hen til den Trafik, der nu finder Sted ved Hovedstationen, ville vi se, at efter Sommerforeplanen passerer der ind og ud ad Hovedstationen 118 ordinære Tog paa Hverdag og 150 paa Søndage. Men foruden disse er der et meget stort Antal rene Godstog, Ekstratog, enkelte Maskiner, der løbe snart til Nørrebro og snart til Frederiksberg eller til andre Dele af Linien, og jeg vil ikke tale om, at man ligesom rangerer hen over disse Beje — man har for at faa Længde nok været nødt til at føre Banegaardens Rangertog ud over disse Beje. Følgen deraf er, at Gennemsnitstallet Næret rundt ikke blot om

Sommeren, men ogsaa om Vinteren af Tog, der passerer frem og tilbage fra vor nuværende Banegaard, er 145 daglig. Det er Gennemsnitstallet, men der er Dage, hvor det har været oppe paa 240. Det vil med andre Ord sige, at de rent ordinære Tog passerer over hvert 8de Minut om Hverdagen, og hvert 6te Minut om Søndagen. Det samme — hvert 6te Minut — gælder paa det nærmeste Næret rundt alle Dage, og der er enkelte Dage, hvor det er kommet op til at være hvert 4de Minut, at Tog passerer over. Naar man nu dertil søjer, at Toggangen ikke er eller kan være ligelig fordelt, bliver der visse Tider af Dagen, hvor man kommer betydelig over Gennemsnitstallet. Hvor stor denne Ulempe nu er, maales selvfølgelig bedst, naar man tillige tager i Betragtning, at Reglen er — jeg tror, at det er ligesom beordret, at Bommene skulle for førende Færdsel gaa ned 2 Minutter, før Togene ankomme, og ofte gaa betydelig tidligere ned. Naar man staar over for saadanne Tal, er det mig ubegribeligt, at man kan sige, at det er en Ulempe, som vi ikke alene ikke behøve at borttage nu, men som vi heller ikke i Fremtiden behøve at tænke paa. For Løsningen deraf er det imidlertid ikke nok, naar man kommer med et Forslag, at sige: Denne Ulempe skal borttages. Det maa ogsaa være saaledes, at den borttages paa en tilfredsstillende og forsvarelig Maade, og der tror jeg, at det nuværende Regeringsforslag stiller sig fra tidligere Forslag. De tidligere Forslag, der have været fremme fra den sjællandske Jærnbanedirektion, gik ud paa at borttage Niveauafstæringerne ved at føre Færdselen fra de tilgrænsende Gader ad ret stejle Kamper og med store Omveje op over Banen. Det løste dermed Spørgsmaalet paa en ret mangelfuld Maade. Det nuværende Forslag gaar ud paa at løse det paa samme Maade, paa hvilken det saa at sige bliver løst overalt i Verden i større og større Grad nu til Dags, nemlig ved at hæve eller sænke Banen og derved muliggøre, at Færdselslinien kan gaa igennem paa det Sted, hvor den tidligere har været. Det er selvfølgelig absolut den kompletteste Maade, men det er ikke blot den kompletteste Maade, det er sikkert ogsaa absolut den billigste, og det faar man et ganske godt Syn for netop ved det her forelagte Forslag, naar man sammenholder det med de tidligere. Den sjællandske Jærnbanedirektion havde i et af sine sidste Forslag taget denne Sag op med og var der kommet til at ville have det løst for de mest forulempede Beje, Ørstedesvej, Vodroffsvej og Bülowsvej. Udgiften derved var inklusive Ekspropriationen, der selvfølgelig i dette