

der ikke kostede meget, skønt der ikke blot var Tale om at tage bort Vandet i Bassinet, men ligefrem at tømme de vandførende Lag omkring det, mente man: nu maa vi helst lade det selv løbe til; vi ville ikke tage Vand fra Vandværket dertil. Og hvad stete saa? Saa viste det sig — jeg tror, det var i 70 Dage — at Vandet steg 4 Fod, fra $\div 9$ til $\div 5$. Det er en ganske betegnende Oplysning om, hvad det er for en Banfelighed. En anden Oplysning over for dette Spørgsmaal er, at da Tømmergrabs-Bassinet blev bygget, stete det under Tørholdelse. Det er ogsaa et ret stort Areal, der faar Tilløb fra de vandførende Lag udefra. Det blev tørholdt til $\div 7$ Fod under dagligt Vand, og dertil behøvedes kun et Trehestelokomobil. Saa nævner han flere andre Ting, som de Herrer selv kunne se; men Resultatet er det, at han med Rette siger, at det ikke vil volde Banfeligheder af nogen Betydning. Det vil naturligvis kræve, at man sætter et lille Pumpeværk op. Dette vil saa ikke saa meget at bestille; den Tørholdelse, der her er Tale om, vil i det hele næppe dreje sig om Tusinder, maaste knap om Hundreder Kroner om Aaret. Men lad ogsaa være, at det vil koste 1,000 eller 2,000 Kr. — thi derfor kan man, naar man ellers har Maskinkraft, besørge en betydelig Del Pumpearbejde — saa vil jeg sige, at det er et Spørgsmaal, der ikke vejer meget i denne Sag. Men over for Folk, som ikke ere trængte ind i det, ser det ret bestikkende ud, naar en ellers teknisk ansat Mand udtaler sig, som om her var en stor Ulempe.

Der var noget andet, det ærede Medlem anførte, det var denne forfærdelige Ulempe med Trapperne; de Herrer her i Salen — og det var maaste mange — der ikke havde været i Udlandet; vidste ikke, hvad det var for en Ulykke at skulle op og ned ad Trapper. Jeg har været i Udlandet, og ikke saa lidt endda, og jeg har set, at man paa enkelte Steder, hvor det kunde passe, har undgaaet Trapper; men hvor det ikke har kunnet passe, og det er snart de fleste Steder, er man uden Spor af Betænkelse gaaet til Trapper. Kommer man til Berlin, Bremen, Hannover, Köln, kommer man Wasser af Steder i England, ja, selv i Paris — paa Saint-Lazare Banegaarden, der ellers ligger i

Niveau — løber man op ad et lige saa stort Antal Trapper. I Berlin, hvor man havde en Station af samme Art som det ærede Medlem, gjorde man, blot for at blive Niveauuskærme kvit, den Forandring at lægge den op og indføre disse Trapper. Nej, ingen Steder i Verden har man taget det i Betænkning, naar der virkelig var Anledning dertil, og de fleste, der have rejst, ville — det er jeg overbevist om — næppe have bemærket Ulemperne derved. Og hvorfor ikke? Fordi det ikke er andet for enhver rejsende end det, han alligevel maa gaa til, naar han skal rejse. Meget saa af os bo jo i Stueetager; de fleste af os skulle altsaa, naar vi skulle ud at rejse, begynde med at bringe ikke blot os selv, men ogsaa vor Bagage ned fra 1ste, 2den eller 3dje Sal, og kommer man derefter til Stationen, afleverer man Bagagen og har kun sin egen Person at befordre ned ad Trapperne. Det er ogsaa ret betegnende, at oppe ved Helsingør har man hørt Klager over Stationen af mange Grunde, men ikke over, at man der har — uden i øvrigt at have saa megen Grund dertil — lavet saadanne Trapper. Jeg har aldrig hørt et eneste Mennekte klage over det. Man har vist næppe lagt Mærke til det. Nej, det er af den Slags Stræmmebilleder, som jeg ikke tror, man skal lægge megen Vægt paa. Men saa er der den tekniske Indvending, at vi her indstøde mange betydelige og høje Skinnestigninger. Ja, naar man ved, hvor lille en Udgift den egentlige Slid og Trækraft er ved Banedrift, saa vil man godt kunne forstaa, at man ikke tager i Betænkning ved Baneanlæg, naar ellers et og andet kan tale derfor, at gaa til en Stigning for at undgaa Udgift paa et Sted eller for at naa et Gode et andet Sted. Nej, det, man, naar man paa teknisk forsvart Maade vil løse et saadant Spørgsmaal, maa forlange, er, at man ikke paa Baner, der ellers have flad Stigning, indstøder stejle Stigninger. Det er det, der er den virkelige Ulempe, og som har noget at betyde for Driften; for det vil sige, at det Tog, der kan passere de øvrige Dele af Banen, bliver standset, hvor det møder den stejle Stigning. Det har f. Eks. ført til ude paa Nordbanen, at Tog ere blevne standsede ved Gentofte, for der er en særlig stejl Stigning; men det er netop