

Frihavnsstationen, der aabnedes den 9de November 1894, affendte og modtog i det første Driftsaars 5 Maanedes (November 1894—Marts 1895) 280,000 Centner, det næste Aar 1,590,000 Centner, sidste Aar 2,902,000 Centner.

Nørrebro Station holder sig omtrent stabil fra 1887—88 til 1893—94, nemlig med ca. 200,000 Centner, efter Frihavnsstationens Aabning stiger dens Gods- kvantum til over det dobbelte (450,000 Centner), og efter Forbindelsesbanens Aabning den 1ste Juli 1896 vokser det igen til henimod det dobbelte (886,000 Centner).

Frederiksberg Stations Godsstrafik vokser kun ganske svagt indtil 1895—96; i dette Aar stiger den fra 1,427,000 til 1,925,000 Centner, og næste Aar endog til 2,952,000 Centner. Det er væsentlig Vognladningsgodset til og fra Sverige, hvis Omkøbs Expedition henlægges fra Kjøbenhavn til Frederiksberg, som bewirker denne ansetelige Stigning. Alle disse Forhold maa naturligvis virke tilbage paa Kjøbenhavn's Hovedstation; den stærke Stigning fra 7,6 Millioner Centner i 1887—88 til 11,4 Millioner Centner i 1893—94 ophører i de to næste Aar, ja, afløses endog af en Tilbagegang. Dog er Tilbagegangen yderst svag (100 a 200,000 Centner) og allerede i 1896—97 er der igen indtraadt en betydelig Stigning — fra 11,4 til ca. 12 Millioner Centner. Med andre Ord, Kjøbenhavn's Hjælpestationer optog i 1896—97 6,740,000 Centner mod 1,754,000 i 1893—94, om man saa vil er Kjøbenhavn's Hovedstation altsaa blevet lettet for ca. 5 Millioner Centner Gods; ikke desto mindre bevarer den ikke alene sin Trafik, men forøger den endog med ca. 550,000 Centner.

b. Med Hensyn til Østerbro Station, der aabnedes den 2den August d. A., foreligger der endnu intet brugbart statistisk Materiale. Det synes, som om den vil tilføre Kjøbenhavn's Hovedstation nogen Vættelse, men at det her vil gaa paa samme Maade som tidligere, at Lettelsen i alt Fald efter kort Tids Forløb vil opvejes af Traffikkens ordinære Stigning.

Taksterne til og fra Østerbro beregnes i nordlig Retning ganske som for Kjøbenhavn's Hovedstation, i vestlig Retning efter den 10 Kilometer længere Afstand. Fragttillæget mod Vest er altsaa ikke noget konstant Beløb, men veksler, efter som den anden Station ligger nærmere eller fjernere.

Som Eksempler anføres Fragtforørgelsen til Roskilde, Odense og Aalborg.

Pr. 100 Kg.

er Fragten til Kjøbenhavn D. højere end til Kjøbenhavn S.

Fra og til	Nr. 1. (for Ngods)	Nr. 2. (for Stykgods i Smaa- partier)	Nr. 3. (for Stykgods i større Partier)	Nr. 4. (for alm. Vognlad- ningsgods)	Nr. 5. (for Gods efter nedsat Vognlad- ningstakt)	Nr. 6. (for Gods efter billigste Vogn- ladningstakt)
Roskilde	18 Ø.	9 Ø.	6 Ø.	4 Ø.)*	3 Ø.)*	2 Ø.)*
Odense	3 —	2 —	2 —	2 —*)	2 —*)	1 —*)
Aalborg	3 —	1 —	1 —	1 —*)	1 —*)	1 —*)

Der spørges dernæst:

3. „Agter man at opretholde som Vandareal den skarpt begrænsede Bugt af Kalvebodstrand Vest for den projekterede Kemise?“

Den nævnte Bugt tænkes, som det fremgaar af Banegaardskommissionens Plan, oplydt til Brug for Anlægget af ny Centralværksteder. Et saadant Anlæg vil i den nærmeste Tid blive ganske umundværligt.

*) 10 pCt. mindre for store Vogne.