

Kvantum Ekstramandskab, der har været anvendt, indtil Personalet blev ordentlig indøvet i Brugen af det ny Anlæg.

Det fortjener at anføres, at det tydelig mærkes, at der ved det forbedrede Godsanlæg finder en bedre Udnyttelse af Vognene Sted (bl. a. spares 12 Stkr. Styk-Godsvogne pr. Dag), men at paa den anden Side Adskillelsen af Gods- og Personbanegaarden medfører en Del Ulemper og Bekostninger. En virkelig Opgørelse af Merudgifterne ved den ny Godsbanegaard vil af de forskellige anførte Grunde først med Nytte kunne foretages, naar nogle Aar ere gaaede.

Dernæst maa det bemærkes, at ved Benyttelsen af den ny Godsbanegaard er det blevet muligt at spare 1) et Beløb af 30,000 Kr. pr. Aar, som tidligere blev betalt Frihavnsselskabet for Rangering i Frihavnen og 2) ca. 9,000 Kr. aarlig, som ere bortfaldne til Vognmandskørsel mellem Østbanegaarden og Hovedbanegaarden, samt at indvinde Lejeindtægter paa den gamle og ny Godsplads til et Beløb af ca. 35,000 Kr. aarlig. Disse Beløb kunde derfor med Rette fradrages i den angivne Merudgift.

Endelig maa det ikke overses, at med det for Haanden værende Apparat og Pladspersonale vil den ny Godsbanegaard være i Stand til at magte mere end det dobbelte af den nuværende Godsmængde.

ad 6. I bestemte Tal lader dette Spørgsmaal sig ikke for Tiden besvare.

For saa vidt Spørgsmaalet ogsaa maatte omfatte, hvorvidt den projekterede Centralstation kan antages at blive væsentlig dyrere i Drift end den nuværende, bemærkes, at dette ikke formenes at blive Tilfældet, naar Spor- og Bygningsanlæg anordnes paa rette Maade, og det af følgende Grunde:

1) fordi man derved atter samler Person- og Godsekspedition paa samme Sted, idet Erfaringen har vist, at det bevirker en Fordyrelse af Driften at have dem adskilte, saaledes som nu er Tilfældet;

2) fordi det vil være økonomisk heldigt at *samle* Ekspeditionen paa *een Central-* i Stedet for som nu at have fire *adskilte* Stationer;

3) fordi den paatænkte Gennemgangsstation vil indskrænke og gøre Rangearbejdet billigere.

Endelig maa det ikke overses, at den ny Personstations Præstationsevne vil være tilstrækkelig for en uoverskuelig Aarrække, medens den nuværende Station for længe siden har naaet den yderste Grænse for den Togekspedition, der overhovedet kan gennemføres paa den.

Hvad Driften af de københavnske Banelinier angaa, skal bemærkes, at den samme Trafikmængde mest økonomisk kunde gennemføres ad *een* Linie (Boulevardbanen) end over to Linier (Boulevard- og Nørrebrobanerne), idet der derved spares noget i Stationsudgifter og navnlig muliggøres en Formindskelse af Togantallet; men efterhaanden som den tætte Bebyggelse i Yderdistrikterne tiltager, vil man dog neppe i Længden kunne bortse fra en særlig Nærtrafiklinie over Frederiksberg og Nørrebro, uafset den i den senere Tid stedfundne stærke Udvikling af Sporvejsdriften.

Det formenes i øvrigt, at ejheller Driften af den (Forstadslinien over Frederiksberg—Nørrebro) vil blive særlig kostbar, naar Stationsanlægene og Togplanerne anordnes paa rette Maade. Stationerne bør ikke som paa Kystbanen anlægges som Dobbeltstationer, men som Ø-Stationer, hvorhos Ekspeditionsomraadet tænkes indskrænket til kun at omfatte Personer, Rejsegods og Frimærkepakker. Herved muliggøres et meget lille Stationspersonale. Hvad Togplanen angaar, agter man, navnlig indtil Bebyggelsen i Stadens sydvestlige Hjørne har naaet den tilstrækkelige Udvikling, kun at føre Togene over Forstadslinien til og fra Frederiksberg.

En større Forøgelse af Stationstjenesten er udelukket, da Forslaget kun forudsætter Tilføjjelsen af to ny Stationer, og da man jo ikke vil gaa til yderligere Stationsanlæg, før Bebyggelsen er skreden betydelig videre frem.

Gennemført paa denne Maade, antages det, at forøgede Indtægter ved Driften af den omhandlede ydre Linie ville give rigelig Dækning for de dermed forbundne Udgifter.