

denne Henseende ere komne fra anden Side. Jeg skal kun gøre nogle faa Bemærkninger angaaende dette Punkt, som altsaa ifølge min Betragtning er det væsentligste ny, som her er kommet frem over for Forslaget. Det, som gør, at man har vanskeligt ved eller rettere sagt, at det er ugørligt ligesom at sammenstille engelsk og dansk Jærnbandedrift, er, at man i England paa de fleste Steder benytter en Deling af Trafikken, som vi ikke behøve hos os. Medens vi gaa ud paa at sammendrage Driften og Trafikken paa meget som muligt paa samme Plads, er man tværtimod i England gaaet til Arbejdets Deling efter en ganske anden Maalestaf, saaledes at de enkelte Jærnbaner paa forskellige Steder have Plads for Personer paa et Sted, for en Art Godstrafik paa en Plads, for en anden Art Godstrafik paa en anden Plads, for Vognremiser paa en Plads og for Værksteder paa en anden Plads. Alt dette medfører, at man, naar man ikke styr de dertil knyttede Omkostninger, kan indskrænke sig til et snævrere Terrain, end man ellers vilde være nødt til at have. Hertil høre saadanne Ting som Gennemførelsen af mekaniske Hjælpemidler ved Losning og Ladning, Fler-Stages-Pak-huse — ved at bygge i Højden undgaar man jo at udstrække sig i Bredden — og saa navnlig en Ting, som bruges i stor Maalestaf i England, nemlig Anvendelsen af Nattrafik, saaledes at en stor Del af Godstrafikken besørjes om Natten, ikke alene som vi gøre det, at der foretages Natarbejde paa Kjøbenhavns Banegaard blot til Besørgelse af de Godstog, som indkomme i Dagens Løb, men ogsaa saaledes, at selve Godstogene føres frem om Natten. Naar hertil kommer, at man deler Togene i et langt større Antal mindre Tog, vil man se, at man der vil kunne hjælpe sig med mindre Plads. Alt dette medfører imidlertid en meget betydelig Forøgelse af Driftsomkostningerne. Man vil allerede kunne se dette deraf, at hvis man her til Lands vilde gennemføre en Godstrafik om Natten, forudsætter dette i og for sig allerede dobbelt Besætning for en stor Del af dem, som skulle besørge denne Godstrafik. Dette kan imidlertid lade sig gøre i England, fordi man der har den uhyre store Trafik, og i Forbindelse dermed de dyrere Takster, thi de engelske Jærnbanetakster ere gennem-gaaende cirka halvanden Gang saa høje som vore, trods det, at Trafikkens hele Omfang er saa meget større. Kun dette har jeg villet fremsætte til Oplysning med Hensyn til dette ene Punkt, som væsentlig er det ny i den fremkomne Pjece: Sammen-

ligningen med de engelske Forhold. Hvad der for øvrigt kan siges for og imod Banegaardsordningen, skal jeg som sagt ikke nu her komme ind paa, med mindre der dertil maatte gives en særlig Anledning.

De Vædringer, der ere foreslaede, gaa kun ud paa at optage en Bevilling til Anlæg af Dampfærgelejet i Frihavnen. Det er ikke nyt, i alt Fald kun delvis nyt. I Fjor lod den samlede Bevilling til Ordningen af de Kjøbenhavnske Banegaardsforhold paa et Beløb af 8,500,000 Kr., hvoraf der var beregnet et Beløb af ca. 250,000 Kr. til Paabegyndelse af Dampfærgeanlægget i Frihavnen. Da det nemlig var nødvendigt at paabegynde dette, medens Frihavnen endnu laa tør, blev der givet Regeringen Bemyndigelse til at udføre Anlægget, men det var kun til Udførelsen af Underbygningen for Dampfærgelejet, medens det hele Leje jo vilde komme til at koste en hel Del mere. Det, der nu her er optaget Bevilling til, er Udførelsen af det hele Dampfærgeleje, altsaa baade Underbygningen og Overbygningen, med dertil hørende forskellige Jærnbane-skiner, som jo ere nødvendige. Det hele Beløb vil da udgøre 682,290 Kr., og det er tilføjet til, hvad der blev bevilget i Fjor. For øvrigt foreligger Lovforslaget uforandret, og som saadant skal jeg altsaa anbefale det til Vedtagelse.

N. Andersen (Tilsted Amts 3dje Valgkreds): Et æret Medlem udtalte i Gaar ved Behandlingen af Lovforslaget om de private Baner, at den Behandling, der da fandt Sted, kun var aldeles formel, kun var en Følge af Forretningsordenens Paabud om, at en Forhandling skal finde Sted, idet Sagen forud var ordnet og afgjort. Deri er jeg enig med det ærede Medlem, og jeg har til Overflod faaet dette bekræftet i Dag af den ærede Ordfører, som begyndte med at sige, at samtlige de Jærnbane-forslag, der foreligge, betragtes som et samlet Hele, saaledes at de Sammenknytningsbestemmelser, som vi tidligere have kendt, ikke en Gang behøves. Jeg har ganske den samme Betragtning; ogsaa jeg anser det Forslag, som vi have behandlet i Gaar, og dem, som vi behandle i Dag, for at være i den Grad sammenhængende, i den Grad afgjorte i Forvejen, at det er gunstigt ønskeligt at gøre endogsaa det ringeste Forsøg paa at faa nogen som helst Forandring — den være nok saa ukyldig — gennemført. Naar jeg skal sige et Par Ord paa det Mindretals Vegne, som har stillet separat Forslag til Behandling af det foreliggende Forslag i Dag, tror jeg derfor ikke, at jeg kan gøre