

her er en Fordring, som jeg ikke tror, vi kunne afvise. Men hvad man end mener om Broen, saa vil den lolland-falsterste Bane som Led i Farten mellem Sverrig og Lydsland melde sig med Fordring om at blive kjøbt. Den øst-jydske Svillingbane have vi allerede liggende for os. (Ingerslev: Den er udmærket.) Ja, den er fortræffelig, jeg tvivler ikke om, at den vil blive kjøbt. Det vil imidlertid just ikke være, fordi Staten anser den for at være et særdeles betydeligt Anlæg, heller ikke fordi den venter at gjøre nogen glimrende Forretning, men det maa være saa at sige af Guds Naade og Barmhertighed. Den syd-syenske Bane staar sig vel saa godt, at den ikke direkte trænger til at blive kjøbt af Staten; men meget længe vil det vist ikke være, før ogsaa den siger: „Stulle alle Andre være Statsbaner, ønsker jeg ogsaa at blive det.“ Og saa er der den øst-sjællandske Bane, som det ærede Medlem nys mindede om, fremdeles Gribstovbanen og saa Vemb-Lemvigbanen. Hvis det endda var Alt, saa fik det at være, det kan endda overles. Men de Herrer maa gjøre sig klart, inden de gaar ind paa denne Sag, at, hvis dette Lovforslag gaar igjennem, og hvis Kjøbet effektueres, saa forestaar der en anden Art af Konsekvenser, hvor det ikke altid vil være saa meget let at staa imod. Disse Konsekvenser ere de, som udgaa netop af den Kollision, som for Tiden siges at finde mellem de private Selskabers Interesser og Fordringer fra det Offentlige; det er Prætensioner paa, at der snart skal gjøres store nye Anlæg dels til Juldstandiggjørelse af de Baner, som alt findes, dels til Lettelse af den gennemgaaende Trafik, og dels til Understøttelse af de Gæne, som endnu ikke ere lyksaliggjorte med Jernbaner. Lad os se en lille Smule af, hvad vi i dette Dreblik kunne overse, paa hvad der endnu kræves paa de sjællandske Jernbaners Omraade, inden det kan siges, at de almene Fordringer endnu ere tilfredsstillende. Først og fremmest er der da Udvidelsen af Kjøbenhavns Banegaard. Den Sum, som denne Udvidelse vil repræsentere, er endnu et X, hvorom der ikke lader sig sige noget Sikker. Der har af Regjeringen været nedsat en kombineret Kommission for at tage dette Spørgsmaal under Overveielse, og denne Kommission har atter nedsat et Underudvalg til nærmere at forhandle om Spørgsmaalet. Jeg har havt den Ære at være Medlem af begge Dele, og jeg har kunnet i Detaillerne følge alle de mange Spørgsmaal, som knytte sig til Udvidelsen af Kjøbenhavns Banegaard, ikke til at blive en saa stor og suldstændig Banegaard, som man i Grunden maatte ønske, og som man kunde have faaet, hvis man fra først af havde kunnet anlægge den paa den frie „vildene Mark“, men til at blive blot nogenlunde svarende til de Fordringer, som den forøgede Trafik kan ventes at ville stille. Det er meget store Arbejder, som dertil ville kræves, og

meget betydelige Arealer, som dertil ville være at indtage. Der er Tale om Udvidelse af den Banegaard, som nu findes; der er Tale om Anlæg af en ny Banegaard paa Kjøbenhavns nordlige Side, eller som det kaldes, en østre Banegaard; der er Tale om forskjellige Depotter og desl., som skulle findes i ikke for lang Afstand fra disse to Hovedpunkter; der er endvidere Tale om Benyttelse af Raistrækningen nede ved det nye Havneanlæg. Hvad alle disse Ting ville beløbe sig til, er vist meget vanskeligt at sige. Det vil vistnok blive meget dyrere for Staten end for et privat Selskab, fordi Staten lettere vil blive tvungen frem end et privat Selskab, der vil kæmpe for sine Interesser som en Løve for sine Unger til det Sidste. Men at der vil medgaa adskillige Millioner til Udvidelse af Banegaarden i Kjøbenhavn eller til Anlæg af flere Banegaarde i Kjøbenhavn, er en afgjort Sag. Leilighedsvis skal jeg her indstøde, at det ikke er noget Bevis paa en slet Tilstand, at der kun findes een Banegaard i Kjøbenhavn. Der er endog Mange, som ville være særdeles tilbøjelige til deri at se en Fordel. Det er slet ikke fordelagtigt for Aarhus, at den har to Banegaarde, den ene liggende ved Stranden for Nyomgaardlinien, den anden ved Haanen for den store Statsbanelinie; det vilde være ulige fordelagtigere haade for Aarhus og særlig for Nyomgaardbanen, om den ene Linie havde sin Banegaard sammen med den anden. Man kan ikke saaledes ubetinget sige, at det er en Fordel, at der er mange Banegaarde i en By; det kommer an paa, hvorledes disse indbyrdes staa i Forbindelse med hinanden, og om de virkelig yde den Lettelse for Byens Befolkning, som man er saa let tilbøjelig til at tro, at de gjøre, blot fordi de ligge paa forskellige Steder. Som Forholdene ere i Kjøbenhavn, tror jeg, det vilde være yderst uheldigt, om vi havde forskellige Banegaarde, for Gømpel en for Nordbanen, en for Vestbanen, en for Sydbanen osv. Jeg tror, det er en meget væsentlig Fordel, at de alle ere samlede. Men Forholdene kunne gjøre det nødvendigt at etablere en særlig Banegaard, som jeg nærmest vil kalde en Jernalbanegaard, oppe ved den nordre Ende af Byen ved Kalkbrønderiet eller ved Husartasernen, som vi talte om forleden Dag, om trent paa det Sted, hvor den gamle Østerport laa. Hvad derimod Havnebanen angaar, da synes det ærede Medlem (Zuel) at være uvidende om, at en saadan nu er under Anlæg, at Broerne nu blive byggede til den, og at denne Bane vil være anlagt inden en kort Frist. Forøvrigt maa jeg bemærke, at, naar Kjøbenhavn saa længe har kunnet undvære en Havnebane, medens en saadan har været nødvendig for alle Esmøbyer, der berøres af en Jernbane, saa ligger dette ikke deri, at enten Handelen eller Jernbanen have været søvnige eller træge, men deri, at der er en Del særlige Omstændigheder tilfæde ved Kjøbenhavn,