

kostning af omtrent $5\frac{3}{4}$ Millioner, men heri er ikke iberegnet Udgiften til Expropriation, en Udgift, der naturligtvis vil blive af ganske overordentlig Betydning, i alt Fald for en Del af de Anlæg, der er Tale om. Dernæst er der heller ikke her taget Noget med i Beregning med Hensyn til de Ombygninger og Udvidelser paa den nuværende Banegaard, som det er Meningen at foretage paa det Terrain mod Øst, som man foreslaaer at erhverve af Kommunen. Udgifterne hertil ere i den afgivne Kommissionsbetænkning anslaaede til $1\frac{1}{2}$ —2 Millioner. Naar vi derfor lægge Expropriationsudgifterne og disse yderligere Udgifter til, ville vi, alene paa de Foranstaltninger, hvorom her er Tale, rimeligvis komme til henimod det Dobbelte af den foreslaaede Sum. Paa den modsatte Side faar man tilstrækkelige Data for blot nogenlunde at kunne sammenligne Hensigtsmæssigheden af Anlæg som disse, navnlig i Henseende til Beføstningen, med forskjellige andre Planer, som ere fremsførte, blandt Andet ogsaa i Kommissionsbetænkningen. Det kan derfor ikke negtes, at vor Behandling af hele denne Sag, maa faae en langt løsere Karakter, end det er ønskeligt, og allerede af den Grund forekommer det mig, at det vil være umuligt at anbefale Forslaget i den Stikfælle, hvori det her foreligger, til Vedtagelse. Men hvis jeg allerede af denne Grund ikke kan slutte mig til Forslaget i det Hele, gjælder dette i endnu langt højere Grad, naar jeg betragter selve de Foranstaltninger, som foreslaas. Seg kan ikke indse, at det Gode, der vil vindes ved disse Foranstaltninger, i nogen Maade vil komme til at staa i Forhold til de overordentlig store Beføstninger, de ville medføre. — Maa jeg imidlertid først fremhæve, at det utvivlsomt staaer fast, at Forholdene paa Kjøbenhavns Banegaard gjøre det nødvendigt i en ikke fjern Fremtid at træffe Foranstaltninger til at lette Trafikken. Den Betænkning, der er afgiven af den Kommission, som i November 1878 nedattes af Indenrigsministeriet, og som sluttede sine Arbejder i Marts 1881, altsaa efter $2\frac{1}{2}$ Aars Forløb, er utvivlsomt et meget omhyggeligt og grundigt Arbejde, uagtet jeg tror, at det ligger af væsentlige Mangler, der, som et andet æret Medlem allerede har fremhævet, styldes til, at Kommissionsopgaven fra Begyndelsen er blevet stillet altfor snevert; den har derfor ikke været istand til at tage fornuodt Hensyn til en Række af andre Spørgsmaal, der nødvendigvis maa løses samtidig dermed. I Indledningen til Betænkningen søger Kommissionen at gjøre en nogenlunde Beregning over de Krav, som en ikke for fjeru Fremtid kunde antages at ville stille

til Trafikken paa Kjøbenhavns Banegaard. Kommissionen gaar her frem med stor Barmhertighed og Forsigtighed; den tager ikke noget Hensyn til en Række forskjellige nye Anlæg, der mulig kunde ventes, som f. Ex. Dampfærge over Storebelt, Dampfærge over Masnedshund, maaske en Jernbane over Aagaard med Dampfærgesforbindelse til Sverig, Forbindelse over de sydlige Der med Thydfland osv. Den holder sig ene og alene i sine Beregninger til den Trafik, der kan antages at ville tilflyde Kjøbenhavns Banegaard gennem de allerede eksisterende Linier paa Sjælland, og den søger at komme til et Resultat desangaaende ved at undersøge Udviklingen i 10-Aaret 1869—79 og saa paa Grundlag deraf at beregne, hvorledes Forholdet vil stille sig om andre 10 Aar, altsaa i 1889, hvis man antager, at Trafikken stiger efter samme Forhold. Det Resultat, Kommissionen kom til, var da dette: Medens der i 1879 paa Kjøbenhavns Banegaard fandtes en Persontrafik af ca. 1,200,000 Personer, hvori ikke Klampenborgbanens Persontrafik er medregnet — den holdes stadig udenfor —, og ca. $6\frac{1}{4}$ Millioner Centner Gods, maa man være belavet paa i 1889 at kunne besørge en Trafik af ca. 1,800,000 Personer og $11\frac{1}{2}$ Million Centner Gods, altsaa omtrent $\frac{1}{2}$ Gang mere for Persontrafikens Bedkommende og henimod det Dobbelte for Godsets Bedkommende; og selv paa dette overordentlig varssomme Grundlag mener Kommissionen, at Overslaget snarest er for lavt. Den fremhæver, at medens de nuværende Lokalteter ganske vist under almindelige Forhold ere nogenlunde tilstrækkelige, ere de overordentlig vanskelige at bevæge sig paa under ekstraordinære Forhold, og at Driften paa de Dage, hvor Trafikken er stærkt koncentreret, medfører betydelig Risiko og Fare. Men naar Trafikken tiltager som beregnet indtil 1889, vil man for Godsets Bedkommende være naaet til den absolute Grændse for, hvad der kan besørjes paa Banegaarden, og for Persontrafikens Bedkommende vil denne Grændse være overskredet. Der kan derfor ikke være nogen Tvivl om, at der her foreligger et Spørgsmaal, som maa løses, en Opgave, som nødvendigvis maa udfyldes paa den ene eller anden Maade. Naar dette er Tilfældet, har man intet Valg; man maa foretage de Foranstaltninger, hvorom der nødvendigvis stilles Krav. Jeg skal derfor ikke ved denne Leilighed komme ind paa Betragtninger over Hensigtsmæssigheden af vore Jernbaneanlæg overhovedet, uagtet jeg uægtelig tror, at der dertil er meget stærk Opfordring. Jeg tror, at den Maade, hvorpaa vi i det Hele gaa