

jeg troer, at det altid vil falde lidt vanskeligt at komme bort fra en saadan midlertidig til en anden definitiv Banegaard. De Vanskeligheder, som ere tilstede med Hensyn til at faae en definitiv Banegaard anlagt, ville ialtfald gjøre sig saa meget stærkere gjældende, naar man kan sige: I have jo en foreløbig Banegaard, saa Ser tilfreds med den! Jeg tror, at man lettere vilde overvinde Vanskelighederne, naar man strax fastslog at komme til en endelig Løsning, og naar jeg gennemgaar de Forhandlinger, som fandt Sted i det andet Thing, bliver jeg yderligere bestrækt i denne Opfattelse. Det blev der af et æret Medlem, saavidt jeg mindes, det 6te Medlem for Kjøbenhavn (Bloug), som indtog tilbøielig en Særstilling, og som særlig interesserede sig for en Banegaard ved Stormgade's Forlængelse, udtalt, at det ikke vilde volde anden Vanskelighed at gennemføre dette, end at omdanne en foreliggende kongelig Resolution om nye Gader og Veianlæg ved en anden kongelig Resolution. Men det blev overfor dette af det ærede 4de kongevalgte Medlem (Fischer), tror jeg, gjort gjældende, at allerede den Umstændighed, at der forelaa en kongelig Resolution om Gader og Veianlæg, havde skabt private Interesser, som man maatte være betænkelig ved at tilfidsætte. Jeg tror, at, dersom dette er Tilfældet, vil det i endnu højere Grad gjælde, naar man først har et faktisk bestaaende Banegaardsanlæg paa et Sted. Der vil dertil knytte sig saa mange private Interesser, som med eller uden Fjæle ville raabe paa, at de blive krænkede ved en Flytning, at det vil blive langt vanskeliggere at naae til en definitiv Banegaard. — Hvad angaar den foreslaaede saakaldte Ringbane, vil den ganske sikkert kunne faae sin Betydning som et bekvemt Forbindelsesled mellem de forskellige Banegaarde og derved for den indre Trafik paa Banerne; men jeg tror rigtignok, man tager fejl, dersom man tillægger den saakaldte Ringbane nogen væsentlig Betydning for Persontrafikken mellem Kjøbenhavns enkelte Dele. Jeg tror slet ikke, at den vil faae det ialtfald i en overskuelig Fremtid. Jeg skal herved henvisse til den overordentlig ringe Betydning, som Forbindelsen mellem Kjøbenhavn og Frederiksberg Station har, den overordentlig ringe Benyttelse af denne Station i den rent lokale Trafik. Der er i 1880 bleven befordret mellem Kjøbenhavn og Frederiksberg 4,700 Personer i hele Aaret. Det er gennemsnitlig 13 Personer om Dagen i begge Retninger, altsaa 6 à 7 Personer i hver Retning, og jeg tror, at Forbindelsen mellem Kjøbenhavn og Frederiksberg dog er langt stærkere, end den vil blive mellem de

forskjellige Punkter, som Ringbanen vil bevære. Man vil langt lettere kunne kjøre med Sporvogn, og en saadan Ringbanes Betydning vil jo overhovedet være absolut betinget af meget hyppige og billige Tog. Dersom der ikke kan komme saadanne paa denne Bane, vil den efter min Overbevisning blive uden al Betydning for den lokale Trafik, saa at det ialtfald ikke er Hensynet til den, der skulde motivere Ringbanens Anlæg og de dermed forbundne Omkostninger. Jeg tror ogsaa, at det vil vise sig umuligt allerede nu med de forhaandne værende Midler at imødekomme Fordringerne om en bedre Forbindelse med Banegaarden for en Del af Byen. Jeg kan ikke se, at der skulde være noget Umuligt i at benytte Havnebanen ogsaa til Persontrafikken, vel ikke som et Led i den hele Personbefordring, men saaledes, at der paa denne Bane blev etableret en Kjørsel, som stod i Forbindelse med de vigtigste Persontog paa Hovedbanerne, navnlig af den Bestaenhed, at de fik en særlig Betydning for den lokale Trafik, som foregaar uden egenlig Rejsegods. Benyttelsen af Havnebanen til Befordring af Gods har ikke vist sig saa betydelig, at man ikke skulde kunne af og til befordre nogle saa Vogne med Passagerer. Jeg tror, at, dersom der f. Ex. paa den Tid — for at nævne et Exempel — da Middags-toget Kl. 3½ afgaar ad Nordbanen, eller umiddelbart foran, fandtes et Par Vogne, som afgik omtrent fra Børsen eller fra Begyndelsen af Gammelholm til Banegaarden, vilde det ikke blive benyttet saa lidt og uden nogen Ulempe for Banerne. Jeg tror ialtfald, at der ad den Vej kunde gjøres langt Mere for Trafikken, end der vil blive gjort ved Anlæg af den nu projekterede Ringbane i en stor Bue uden om Byen. Det, som derfor forekommer mig i Diebliffet at være af afgjørende Betydning, er dels at gennemføre de Anlæg, som jeg i Begyndelsen af mit Foredrag har tilladt mig at nævne som de, om hvilke der ikke herskede Tvivl, og som ogsaa maa siges ikke blot at være særdeles hensigtsmæssige, men ogsaa nødvendige og paatrængende, og dels nu at erhverve for Staten alle de Arealer, som der kan blive Tale om at benytte i Statsbanenettets Interesse. Det gjælder om ikke blot at fikke sig disse Arealer, men om at erhverve dem, og jeg har den Overbevisning, at Staten uden mindste Risiko kunde erhverve disse Arealer, og at det ikke vilde have den mindste Betænkelighed at anbringe, om saa skulde være, nogle af Reservefondens Millioner i disse Arealer, der altid ville bevare deres Værdi og for en stor Del tilmed være let realisable. Dersom man vilde følge den Vej