

blivende at udtræde de gamle og udtraadte Spor. Alle, der have reist i Udlandet — og det har nutildags omtrent Enhver — ville vide, at der gaar en almindelig Bevægelse igjennem hele Jernbanevæsenet hen imod at føre Jernbanerne ind i en saa inderlig Berøring med Byerne som mulig, at føre Banerne ind i Byernes Centra. Det er en gammel Bevægelse, og som naturligt er, gik Banernes Moderland, England, i Spidsen for den. Allerede for noget over 30 Aar siden forundredes jeg over at føres ind i denne Myretues Midte, i selve City, over Gader og Huse. Senere have omtrent alle Kontinentets store Byer fulgt dette Exempel. Jeg behøver blot at henvise til noget af det mest Slaaende i den allerjævneste Tid foruden det, der allerede er nævnt af det ærede 5te Medlem for Kjøbenhavn (Krieger), hvorledes Byen Berlin frembyder et af disse stor-slaaede Exempler ved sin Centralbane, der i den jæneste Tid er anlagt, og London ved det underjordiske Jernbanesystem, som om ganske kort Tid vil være fuldført. Men ikke alene Rjæmpebyerne, Millionbyerne sørge for at drage Banerne ind til sig, men ogsaa andre store Byer, der staa i Klasse med Kjøbenhavn. Jeg skal blot nævne faadanne Byer som Stuttgart, Köln, Frankfurt, Hannover og den By, som ligger os nærmest af de store Byer: Hamborg. Ganske anderledes har man stillet sig her i Kjøbenhavn. Man har, som sagt, holdt sig Jernbanerne tre Skridt fra Livet. Uagtet man allerede for mange Aar tilbage har omlagt den nærmeste Strætning af Jernbanen ved Kjøbenhavn, og uagtet man har flyttet Jernbanaarden, har det ikke ændret synderligt paa Forholdene, og som det mest slaaende Exempel i saa Henseende tror jeg at kunne anføre, at medens omtrent alle Provindsbyer selv de mindste, saasnart de ere komne i Besiddelse af det Gode, at faae en Jernbane, have gjort store Anstrængelser, ja selv store pekuniære Offre, for snarest muligt at faae denne Bane sat i Forbindelse med Havnen, at faae en Havnebane, har man her i Kjøbenhavn i en Tre-diedel af Aarhundredet, omtrent i en hel Menneskealder, havt en Jernbane, uden at have nogen Forbindelse med Havnen. Nu er den kommen og jeg har hørt Folk ondskabsfuld nok — jeg veed ikke, om det er sandt — sige, at denne Forbindelse mere skyldes den høitærede Indenrigsministers Initiativ og Rigsdagens Medvirking end de levende Kræfter her i Byen. Nu foreligger der imidlertid i dette Lovforslag en ny Leilighed til at tænke paa, om det ikke var muligt at bringe Banen i en inderlig og nær Berøring med Byen og navnlig med dens Centra. Her foreligger et

Jorslag, der holder sig nær til Kommissionens Flertals Forslag, hvorefter der skal tilveiebringes en Forbindelse med to Iderpunkter, Nørrebro og Østerbro, gjennem en Stump Ringbane. Denne Ringbane holder sig, naar jeg kaster mit Blik paa Kortet, i en ærbødig Afstand fra Byen. Det vil være mange Medlemmer bekendt, at der i denne Kommission var et Mindretal, som resolut foreslog Banen ført direkte fra Hovedstationen, Hovedbanaarden gjennem Fari-magsgade, den nordlige Udkant af botanisk Have, den nordlige Udkant af Østre Anlæg, til Østerbro. Dette Forslag har den høitærede Indenrigsminister imidlertid efter de Lovforslaget ledsagende Motiver ikke troet at kunne gaa ind paa. Jeg skal heller ikke gjøre mig Illusioner om, at jeg ved at optræde som Talsmand for dette Forslag skulde kunne forandre Noget med Hensyn til Udførelsen af de paatænkte Jernbaneanlæg. Jeg slutter mig tuertimod i det Hele taget til Lovforslaget; men jeg tror dog, at dette Jernbaneforslag, om man slutter sig til det som Basis, trænger til og ialtsald kunde stifte mere Nytte ved visse Tilføjninger og Forbedringer, og det er i den Anledning, jeg hovedsagelig vil tillade mig at gjøre et Par Bemærkninger, som jeg navnlig henstiller til den høitærede Indenrigsministers velvillige Overveelse og til Undersøgelse af det eventuelle Udvalg, som vil blive nedsat.

Den første Henstilling, jeg vil gjøre, er, at denne Ringbane eller Stump Ringbane, som føres fra Kjøbenhavn-Hellerup Banen til Østerbro, og nu i Lovforslaget foreslaas provisorisk endt ved en Banaard Nord for Citadellens Glacis, ikke ender der, men at man fortsætter Banen ind gjennem eller egentlig Nord for Østre Anlæg til Sølgadens Forlængelse og der anlægger en større Station, som vil faae en overordentlig Betydning for Persontrafikken, og det ikke alene for Klampenborgbanens Bedkommende, men ogsaa for hele Nordbanen, idet dette Banestykke vil staa i direkte Forbindelse med det Spor, der gaar til Hellerup, med Nordbanen og Klampenborgbanen, og vil tage Persontrafikken dels fra den østligste Del af Byen og dels fra den store Station, som jeg tænker mig skulde anlægges ved Sølgadens Forlængelse. Denne Station vil komme til at ligge paa et som bekendt overordentlig befærdet Strøg og i Nærheden af baade den gamle By og den gamle bebyggede Del af Nørrebro. Der gives slet ingen Terrainforhindringer for denne lille Forlængelse af Banen, ja, jeg tror ikke engang, at et eneste Hus behøver at demoleres. Jeg har her liggende for mig et Overslag over Bekostningen fra sagtyndig Gaand, hvov-