

ret godt til Bunds af Kommissionen — saa vil det koste og kræve Jorrentning af lige saa store Summer, som Regeringsforslaget kræver. Jeg skal dermed forlade dette Forslag og imødegaa nogle af det ærede Medlems mange Indvendinger imod Regeringsforslaget. Først talte det ærede Medlem stærkt imod Boulevardbanen, det var for det første æstetiske Hensyn, han der tog, men dem skal jeg ikke komme meget ind paa her, thi det er ikke muligt at klargøre Sagen fra det Synspunkt uden at illustrere sine Udtalelser ved Tegninger eller Planer, der vise, hvorledes Sagen tænkes udført. Tilladeligheden afhænger af, om det sker paa den ene eller paa den anden Maade. Men det skal være mig en Fornøjelse over for et Udvalg og over for ærede Medlemmer, der maatte ønske det, at vise, hvorledes man har tænkt sig det, og jeg er overbevist om, at det saa vil gaa, som det er gaaet over for de Hundreder, jeg kan næsten sige Tusinder, som jeg har søgt at klare for, hvad der var Tale om, at det ikke vil være mange Procent — naturligvis er der altid nogle, der ikke ville eller ikke kunne se — men at der ellers ikke vil være mange Procent, som ikke ville erkende, at der ikke vil komme nogen større Ulempe eller noget, der kan give berettiget Anledning til æstetiske Indvendinger. Det kan dog, som sagt ikke godtgøres her, men jeg mener, man vil kunne være betrygget ved at forlange, at Spørgsmaalet først forelægges Københavns Kommunalbestyrelse. Det er den naturlige Vej, ad hvilken Spørgsmaalet bevares, og den kan jeg godt gaa ind paa. Nogen Modstand vil Boulevardbanen naturligvis møde, nemlig hos dem, der overhovedet ikke ville have Forslaget gennemført, men da Staten jo ikke bør paa-øktroiere København dette Anlæg, bør man herom navnlig spørge Bogteren af dens Interesser, som dens Kommunalbestyrelse i Virkeligheden er. Jeg skal imidlertid forlade den æstetiske Indvending og komme ind paa det ærede Medlems Udtalelse om, at der i det hele ikke er nogen Mening i Boulevardbanen. Jeg har allerede paavist, hvilken Betydning den har, for at man overhovedet kan saa en tilfredsstillende Drift af de i den nordlige og den østlige Del af Byen liggende Stationer, og naar det ærede Medlem udtalte, at her blev der ikke Tale om lokal Trafik, saa siger jeg: Nej, denne Bane bygges heller ikke for lokal Trafik. Man vil ganske vist ikke hyppig køre ad den fra Østerbro for at komme til Vesterbro — for at tilbagelægge den Vej vil man benytte Sporvogne og Omnibusser eller Droster,

om man har Raad dertil — men man bygger heller ikke en Bane fra Byngby til Gentofte, for at Beboerne derude skulle kunne komme fra det ene af disse Steder til det andet, man bygger derimod Nordbanen og forsyner den med disse Stationer, for at den skal kunne optage Passagerer paa begge Steder, og saaledes vil man ogsaa bygge Boulevardbanen og anlægge en Station paa Østerbro, for at Togene ad den kunne udgaa fra Centralstationen og paa sin Vej optage Passagerer fra Østerbro-Stationen. Og saa bygger man den ogsaa med Rette af Hensyn til den Trafik, der kan ventes fra den eventuelle Færge fra Malmø til Frihavnsanlægget, som jo er forudsat i Frihavnsforslaget. Denne Færge mente det ærede Medlem var saa overordentlig meningsløs, den vilde blot tage Trafikken fra Helsingborg-Vinien, derfor være saa økonomisk uforstaaelig fra et dansk Standpunkt, eller jeg tror, han sagde aldeles ubegribelig. Det er i det hele taget meget stærkt Udtryk, det ærede Medlem bruger, naar han kritiserer andres Forslag; men her i dette Tilfælde tror jeg ikke, det kan siges at være saa aldeles meningsløst, jeg tror, det er ganske fornuftigt, set fra et dansk Synspunkt, og det vil man sikkert nok saa Sjælene op for en Gang lidt tidligere eller senere; thi hvorfor have vi sat Dampfærgeforbindelsen i Stand mellem Helsingør og Helsingborg, og hvorfor kunne vi være glade ved den. Vi have været med at bringe den i Stand, fordi vi ad den Vej saa Trafikken fra Sveriges Bestkyst og Norge ind over vore Baner, hvilket ogsaa er til Fordel for vor Hovedstad. Men ville vi bestræbe os for at saa Trafikken fra det øvrige Sverige her til Landet, kunne vi ikke nøjes med Forbindelsen over Helsingborg. Nej, ville vi ønske at bibeholde den svenske Hovedforbindelse over København og saa for Stambanens Vedkommende, saa maa vi gøre Forbindelsen saa bekvem over København som muligt, hvis vi ikke gøre det, saa gaar Trafikken ad andre Veje. Jeg behøver blot at nævne det svenske Projekt, der vil føre Forbindelsen over Trelleborg — Saffnis eller over Stralsund. Saa kommer jeg til det ærede Medlems Bemærkning om det meningsløse i den hurtige Gennemfart for rejsende fra Malmø, som blot vil medføre, at de transiterende rejsende ikke ville blive i København. Jeg mener nu, at netop, naar man vil se fornuftig paa Spørgsmaalet, gælder det om, at Vejen over København i alle Henseender kan blive den, man helst vælger, blive baade den bekvemste, billigste og ogsaa hurtigste, ellers gaa de rejsende fra Sverig uden om København,