

jaa meget, som der er Tale om at bruge for vort Bedkommende. Man maa i saa Henseende ikke indvende, at fordi vi ere et Ørige, maa man se helt anderledes paa Jærnbaneltrafikken og dens Krav, end man ser paa den paa det store Fastland. Det skulde da mest paavirke Godstrafikken, men denne vil sikkert, efterhaanden som Dampfærgeforbindingerne, som vi ere nødte til at have, fordi vi ere et Ørige, udvides ogsaa hos os til en stor Trafik. Det er imidlertid ikke Godstrafikken, som medfører de store Udgifter, naar et Banegaardsspørgsmaal skal løses, det er væsentlig Persontrafikken, det er den, der bruger de mange Tog og koster Penge. Det er saaledes jaa at sige udelukkende Persontrafikken, der har ført til, at Hamborg staa over for Anvendelsen af 34 Millioner Kroner paa Løsningen af det samme Spørgsmaal, og ser man paa Persontrafikken, jaa er den hos os ingenlunde lille, ogsaa sammenlignet med europæiske Forhold. Ser man i den gamle Kommissionsbetænkning, vil man se, at Antallet af Personer til og fra Kjøbenhavns Station, den Gang den blev freven, var større end Antallet af Personerne til de 6 nærmeste Stationer i Norden sammenlagt, nemlig til de to Kristiania Stationer, til de to Stationer i Stockholm og til Stationerne i Gøteborg og Malmø, og man vil se andre Tal, der vise os, at man staa over for en ogsaa efter europæiske Forhold meget stor Trafik. Det er dog ikke blot det, vi maa være paa det rene med, men ogsaa med, at vi overhovedet ikke have Lov til, naar vi staa over for Løsningen af dette Spørgsmaal ved Kjøbenhavn, da at regne med den samme Men, som ellers kan passe under vore smaa Forhold, og det af den simple Grund, at vi have en ganske anden Trafik her end i det øvrige Land. Jeg vil blot til Slutning nævne for at vise, hvorledes Forholdet er mellem Jærnbaneltrafikken i det øvrige Land og her ved Kjøbenhavn, at uagtet, som vi vide, Kjøbenhavn har en stor Del af sin Forbindelse ad Dampskibsvejen, er det dog saaledes, at naar man tager Middeltindtægten fra de omtrent 250 Statsbanestationer, som vi have, finde vi i 1891 et Tal af omtrent 14 Millioner Kr., og deraf give de Kjøbenhavnske Stationer, Frederiksberg og Nørrebro ibereguede, 21 Procent, og tage vi Persontrafikken alene, kommer der et endnu større Forhold. Tage vi nemlig Indtægten af Persontrafikken fra samtlige Stationer, give de Kjøbenhavnske Stationer 23½ Procent heraf. Errede Medlemmer ville altsaa se, at der her er et ganske andet Spørgsmaal at løse tilfredsstillende, end vi i Reglen staa over for, og

jeg haaber, at det maa blive med dette for Dje, at man vil se paa Sagen ved dens Behandling. Alt, hvad der kan gøres i Retning af at mindste, hvad der kan mindstes i Djeblikket, og at gennemføre det i saa smaa Slag som muligt, vil være rigtigt. Men hvad der ikke vil være rigtigt og forsvarligt, er at tage, hvad der er Hovedhyden ved Forslaget, bort, nemlig at vi forlange løste ikke blot dette Djebliks Krav fuldt tilfredsstillende, men at vi ogsaa lægge Grund til Løsning af en fjern Fremtids Krav og gøre det saaledes, at paa det, vi nu bygge, skal Fremtiden kunne bygge videre, uden at behøve at rive ned, hvad vi bygge op. Dermed anbefaler jeg, at Udvalget vil se paa denne Sag, som man i alt Fald ikke jaa let kan staa over Ende, som det ærede Medlem fra Vester-vig syntes at mene.

Over for de andre Forslag skal jeg i det hele ikke udtale mig. Jeg har, tror jeg, over for dem alle sammen udtalt mig i Fjor, da de samme Sager vare for, og den Mening, jeg da fremsførte, nærer jeg fremdeles. Over for Nordbanen vil jeg sige ligesom det ærede Medlem for Randers Amts 4de Valgkreds (W. Dinesen), at det kan være meget rigtigt, at man maaste kan nøjes med at bygge den og saa nogen Nytte af at bygge den som en Bystbane, der endte ved Kungsted, men lige jaa sikkert er det, at det rigtigste absolut vil være straks at føre den lige til Helsingør. Der er ikke Tvivl om, at de Krav, som Trafikken paa Helsingør stiller, løses billigere ad denne Vej, end hvis de skulde løses ved at forbedre Forholdene paa den nuværende Helsingørsbane.

Bojzen: Interessen ved Jærnbanelforhandlingerne er jo i alt Fald for Tiden af en vis akademisk Art, jaa længe som man ikke har naaet til at løse den Knude, der, som vi alle vide, ligger i Spørgsmaalet om Pengenes Tilvejebringelse. Ikke des mindre forekommer det mig, at det vilde være rigtigt, at man søgte at tilvejebringe en Overenskomst om disse Jærnbaneanlæg i saa stort et Omfang, som det er muligt, for at hele dette Materiale kunde være til Stede i det Djeblik, det maatte kunne lykkes at løse denne Pengegaade. Jeg skal derfor ogsaa tillade mig nogle Bemærkninger angaaende det her forelagte Forslag, der har jaa overmaade stor Betydning, og som omfatter jaa særdeles store Bekostninger. Jeg tror, det er gaaet adskillige andre Medlemmer, som det er gaaet mig, at vi ere gaaede til denne Forhandling for at høre Sagen udvirket og forsvaret fra forskellige Sider og efter de forskellige Opfattelser, som vi vidste være