

— kan jeg sige — hele Landets Gods- og Persontrafik stiller til Staten, som nu engang er Ejer af hele Jærnbanevæsenet her i Landet. Jeg er for saa vidt enig ikke alene med den sidste ærede Taler, men ogsaa med Folketingsmanden fra Vesterdigg i, at det, som her gøres, er kun det første Skridt, det maa med Nødvendighed føre visse andre efter sig. Men det er dog ikke anderledes, end at, som den ærede Minister sagde, Rigsdagen for saa vidt staar frit. Det er Foranstaltninger, som kunne udsættes, og som kunne tages frem, naar en virkelig stor Pression kommer frem, og man finder, at Statskassen har Raad til at ofre det nødvendige derpaa. — Der er da tre Foranstaltninger, som utvivlsomt følge med det, som vi her skulle vedtage, nemlig for det første, Samling af Persontrafikken med Godsstrafikken paa den sydlige Side af Vesterbrogade; det andet er Forbindelse af Østbanestationen med Hovedstationen, og det tredje er en Overtførelse af Togene ude af Niveau, enten Sænkning eller Løftning, saa at man ikke kommer til at belejre den almindelige Trafik paa de meget befærdede kjøbenhavnske Gader.

Jeg skal ikke nærmere komme ind paa det første Punkt, Personstationens Flytning til den anden Side af Vesterbrogade; men det forekommer mig, at det jo maa være klart, at der maa være overmaade store Ulemper ved, som det foreslaas, at have en Godsstation og en Personstation stille ad ved Vesterbrogade. Den eneste Forbindelse der imellem er i Niveau over Vesterbrogade. Ganske vist er der desuden Forbindelsen over Vigerslev, men det er en meget langstrakt Forbindelse, som paa ingen Maade kan tilfredsstille. Særlig irriterende maa det være at have en Personstation paa den ene Side af Vesterbrogade og en Godsstation paa den anden Side af Vesterbrogade og saa ikke at kunne gaa fra den ene Side til den anden uden enten i Niveau over Vesterbrogade, hvad der forbyder sig selv, eller at køre den lange Vej til Vigerslev. — Men den Flytning af Personstationen er ikke saa storartet eller saa bekostelig, som man tror; naar man beslutter sig til at flytte Personstationen og samle den med Godsstationen, saa faar man disse Arealer, som jeg før omtalte, til Disposition. Man vil formentlig der efterhaanden kunne indvinde 6—7 Mill. Kr.; stort mere behøver vel ikke Flytningen af Personstationen at koste.

Saa er der det andet Punkt, jeg nævnde: Forbindelsen mellem Østbanegaarden og Hovedbanegaarden. Hos dem, som mene, at hvad der her foreligger, skalde være det

endelige, var jo Tanken den, at den eneste Forbindelse, som skalde være mellem Banestationen ved gamle Østerport og Hovedstationen, skalde være at køre fra gamle Østerport helt ud til Svaneemøllen, over Nørrebro og til Slutning ende ved Frihedstøtten paa Vesterbrogade. Det er, saa vidt jeg skønner, en Banestrækning af  $1\frac{1}{4}$  eller  $1\frac{1}{2}$  Mil. Det er den Forbindelse, man skaffer til Veje mellem Østbanegaarden for Gods og Personer og Hovedbanegaarden, ogsaa baade for Gods og Personer. Hele denne lange Vej skalde man køre, uagtet der i Virkeligheden ikke er større Afstand mellem disse to Stationer end maaste en Fjerdingvej, og uagtet der i Virkeligheden ligger Terrainer, som ere aabne for Jærnbaner; jeg sigter naturligvis til Boulevarderne, til den Boulevardbane, som saa mange have imod, fordi den vilde ødelægge Boulevarden for os. Mig forekommer det rigtigt nok at være en saa naturlig og ligefrem Tanke, at man næppe en Gang behøver at sige, at den, der først fandt derpaa, var genial, uden i den Forstand, at den, der trækker en nærliggende Tanke frem for Almenheden, har et genielt Blik. Enhver, der kaster et Blik paa Kortet, maa straks falde paa den Tanke, om det ikke var muligt at skaffe en Forbindelse mellem Østerbrostationen og Vesterbrostationen gennem Boulevarden. — Naar de Herre ville spørge: Hvorfor er der for Kjøbenhavn Nødvendighed for at have den Forbindelse mellem Østerbro Station og Vesterbro Station, saa vil jeg minde om, at der ude ved Østerbro Station bor en Befolkning, der kan anslaaes til ca. 80,000 Mennesker, og som har Krav paa at have Jærnbanestationen nogenlunde nær. Det er hele Kvarteret i den østre Del af Byen ud ad Strandvejen og ned ad Frihavnen til, ogsaa til Dels ud ad Nørrebro til. Det er en stor Befolkning, der, hvis den skalde søge til Vesterbro Station, hvad enten denne nu skalde vedblive at være, hvor den nu er, eller ligge der, hvor Kommissionens Plan af 1888 vil lægge den, vil saa en saadan Afstand fra Stationen, at man ikke skal kunne paavise noget lignende fra nogen Kyststad her i Landet. Der lød Klage fra Slagelse f. Eks. over den forfærdelige Vej, de havde ud til den tidligere Station, ligeledes i Odense klagede de over, at Stationen laa paa den anden Side af Slotshaven, og hvad er det saa? Det er ikke en Tiendedel af den Strækning, som den Del af Kjøbenhavn, der bor ved Østerbro, har til Stationen. Og medens det i Klagerne fra Slagelse og Odense drejede sig om en Befolkning af 6,000