

raade over alle de Arealer, som nu blive frigjorte, foruden at vi skulle give Vederlag paa en eller anden Maade for de andre Arealer, der skulle til. Det er et ganske ejendommeligt Resultat, og det vil maaske synes ganske mærkeligt, men det hænger sammen med en anden Ting, nemlig at ganske vist ville selve de Arbejder, der skulle udføres, blive noget billigere, men det kan ikke gennemføres, uden at man tilvejebringer en Interimsbanegaard og -Drift, og begge disse to Ting ville tilsammentagne medføre en Udgift paa adskillige Millioner, som maa lægges til, naar man vil naa til en retfærdig Sammenligning med andre Projekter, og som medføre, at de Projekter, jeg nævner, ville blive lige saa dyre som det andet. Saa kommer jeg endelig til et Punkt, som jeg tilstaar ligger mit Hjærte nærmest; det er nemlig det, at ethvert Projekt, som ikke gaar ud paa at flytte Banegaarden Syd for Vesterbro, og at forbinde den vestlige Station med Østbanestationen ved en underjordisk Bulevardbane, henholdsvis ved at sænke eller løfte Forbindelsesbanen, den saakaldte „Nærtrafik“, ud af Niveauet — ethvert saadant Projekt kan ikke møde nogen Sympati her i Hovedstaden, og det synes klart, at ihvorvel det ikke er umuligt at blive fri for en Del af Niveauoverskæringerne ved til Dels at beholde Personbanegaarden paa det nuværende Terrain, er den Opgave, der her ligger for, saa vanskelig, at i det mindste ingen helt har dristet sig til at præstere en tilfredsstillende Løsning af den. I disse 4 Punkter tror jeg, jeg har samlet de Hovedgrunde, som have bevirket, at ogsaa Venstremedlemmerne inden for Kommissionen, sammen med Højre, moderate og Socialdemokrater have sluttet sig til det her foreliggende Projekt. Nu at komme nærmere ind herpaa, ønsker jeg ikke. Det forekommer mig, at det er ganske overordentlig klart og vel udviklet, dels i selve Lovforslaget, dels i Motiverne, som baade indeholde den historiske Fremstilling af Udviklingen af Projekterne og en Redegørelse for selve Projektet og endelig i den højtærede Minister for offentlige Arbejders Foredrag her i Salen, da han forelagde Lovforslaget. Det vilde være at gøre god Gerning ringere, naar jeg vilde repe-

tere dette. Jeg ønsker kun at henlede Opmærksomheden paa nogle enkelte Punkter. Man taler om den ny, kostbare, pragtfulde Personbanegaard, som man morer sig med at flytte over fra, hvor den nu ligger, til Syd for Vesterbrogade. Saaledes ser det ud. Men den virkelige Sammenhæng, det, hvorom det virkelig drejer sig, er at faa en fuldstændig Gennemgangsstation, fordi Erfaringen andetsteds fra har vist, at kun den Station, gennem hvilken Togene kunne rulle, saa vidt muligt — det er kun et Fremtidsprojekt, at det vil ske under de ny Forhold — er i Stand til at optage den Trafikforøgelse, som vi efter de hidtilværende Erfaringer maa vente, at Fremtiden vil bringe. Det viser sig andre Steder fra, f. Eks. fra Frankfurt, hvor man med en Bekostning, som jeg før nævnte, af 30—40 Mill. Kr. har bygget en meget kostbar, vel indrettet Kopfstation, at denne allerede synes at være for lille, fordi den er indrettet som en Endestation, som Togene komme til at løbe ind i, og som de skulle ud af igen, hvilket medfører en Rebroussemensdrift, saadan at det medfører en Begrænsning af den Trafik, en saadan Banegaard kan optage. Trafikforøgelsen kan kun foregaa ved, at man gør Banegaarden bredere og bredere, og dette har sine Grænser. Altsaa, det centrale er ikke den Pragtbygning, man vil komme til, set fra Gaden, men det er de helt underjordiske Banespor og den halvt underjordiske Banegaard, gennem hvilken Trafikken kan gaa som gennem en stor Port Øst og Vest paa. Det ser ligeledes ud, som om det var det væsentlige ved den Forbindelseslinie, som staa omtalt under § 1 c. — en dobbeltsporet Banelinie for Nærtrafikken, der føres fra Østerbro Station langs Fjerntrafikens Spor gennem Bulevarden, Centralstationen og Valby Bakke, hvorfra den fortsættes som løftet Bane ad den nuværende Linie Valby—Frederiksberg—Nørrebro til Hellerup — at det væsentlig skulde være, en Bane, som skulde konkurrere med Sporvognsdriften her i Kjøbenhavn, altsaa en Nærtrafik, beregnet paa de mangfoldige Smaastationer, som staa nævnte i Forslaget. Men det er ingenlunde Hovedsagen. Hovedsagen for den kjøbenhavnske og frederiksbergske Befolkning er, at faa Ba-