

have Ansvaret for denne Drift, have Ret i at sige: ja, vi kunne gøre, hvad vi ere i Stand til, for at hindre Ulykker og for at Trafikken kan gaa, men Ansvaret for, at denne Opgave løses, kunne vi ikke tage paa os. Det har været Gang paa Gang saaledes, at det er næsten et Under, man har undgaaet store Ulykker. De Forhold ved vor Banegaard, der ere Skyld deri, ere jo imidlertid blevene fremdragne fra anden Side, og jeg skal ikke komme nærmere ind paa dem, men samle mig om nogle Betragtninger over det foreliggende Forslag. Hvad der ikke mindst kendetegner dette, er, at det er af meget store Dimensioner, sammenlignet med, hvad vi ved Forslag af lignende Art ere vante til at træffe her i Landet, og dette er jo ganske naturligt af den simple Grund, at Trafikken paa de kjøbenhavnske Stationer er saa overvældende stor, sammenlignet med Landets øvrige Trafik, hvad enten man her ser hen til Personfærdselen eller til Gods-færdselen. Begge Dele er der jo her Tale om at give en endelig Ordning for. Et Forslag, der gaar ud derpaa, maa derfor blive stort. Men ved Siden deraf staa vi her i Kjøbenhavn ikke blot over for en meget stor Trafik, men ogsaa over for en Trafik, som er vokset i en forbavsende Grad Aar for Aar lige indtil Dato. Vil man nu gaa til en Løsning, maa man altsaa gaa ud fra, at vi i Kjøbenhavn staa over for en Trafik, der ikke blot er stor, men som bliver ved at vokse. I saa Henseende maa man være lidt mere fremsynet, end man tidligere har været villig til. Da vi i 1864 fik Banegaarden flyttet til sit nuværende Sted i Forbindelse med Bygningen af Nordbanen og Klampenborgbanen, mente man saaledes, at nu var Spørgsmaalet saa omtrent løst. Det er sagt mig, at man den Gang paa polyteknisk Lærestanstalt docerede, at nu havde vi faaet en Banegaard ved Kjøbenhavn, som vilde kunne tilfredsstille gennem saa lange Tider, som der overhovedet var Mening i at tage Hensyn til, og saa skete der dog det ret mærkelige, at der gik ikke mere end 15 à 16 Aar, før den samme Styrelse, som mente at have naaet en endelig Løsning, blev paa det rene med, at man var helt ude af Stand til at klare Trafikken, og fremkaldte det Forslag, som Kommissionen af 1880 havde forberedt. Det var ret vidtgaaende, drejede sig allerede den Gang om meget store Summer, vistnok 12 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til Anlæget foruden Ekspropriationen af meget store Arealer. Om den store Udvidelse,

som da blev foreslaet, udtalte Kommissionen samtidig, at den var nødvendig alene af Hensyn til den Trafik, der allerede laa klart for Dagen, idet den samtidig gav en Række gode Grunde, hvorfor man i øvrigt her ved Kjøbenhavn ikke som andre Steder kan i Fremtiden vente en særlig stor Vækst i Trafikken. Dens Forslag blev imidlertid ikke vedtaget, men gjort til Genstand for Undersøgelse af en ny Kommission, som afgav sin Betænkning i 1888; og endnu den Gang fandt det dissentierende Mindretal sig foranlediget til at udtale, at man burde rolig blive staaende ved en Løsning, der ikke gik saa vidt som Flertallets, fordi man turde gaa ud fra, at den stærke Vækst i Trafikken, som en Tid lang fandt Sted, vilde ikke fortsætte sig, hverken naar henses til den lokale eller den transiterende Trafik. Det har saaledes Gang efter Gang lydt, at nu har Færdselen paa Kjøbenhavns Banegaard kulmineret. Det har da sin Betydning at undersøge, i hvilken Grad man har haft Ret i denne Betragtning, og jeg skal til Belysning heraf fremdrage nogle Tal, vedrørende saavel Person- som Godsfærdselen, idet jeg selvfølgelig medtager baade ankomne og afgaaede rejsende og Gods, eftersom jo begge stille Krav til Banegaardsanlægene. Tallene omfatte endvidere samtlige de kjøbenhavnske Stationer, for hvilke der her er Tale om at skaffe en bedre Ordning. De rejsendes Tal var da i 1865 1,160,000 til de kjøbenhavnske Stationer. Og i de 15 Aar, i hvilke man altsaa mente, at Trafikken var vokset ekstraordinært stærkt, steg Tallet dog ikke højere end til 2,700,000. I de følgende 10 Aar gik det saa op til 3,690,000, og endelig er det i de sidste 10 Aar vokset til 7,540,000. Godstrafikken var i 1865 1,870,000 Centner, i 1881 var den 8,230,000 Centner, i 1891 12,700,000 Centner, og i de 10 sidste Aar til 1901 er den vokset til 31,600,000 Centner. Samtidig er Togantallet vokset fra 5,000 til 24,000, derefter til 43,000 for nu endelig i 1901 at naa op til 91,000. Ærede Medlemmer ville altsaa se, at der saa langt fra at have været nogen Standning tværtimod lige til Dato har været en stærk Vækst, særlig stærk i de 10 sidste Aar. For øvrigt vil det for at gøre sig klart, hvilken Trafik det er, som det drejer sig om at skaffe de rette Kaar, have Betydning at vide, at ikke mindre end 23 $\frac{1}{3}$ pCt. af al Statsbanernes Persontrafik er knyttet til de kjøbenhavnske Stationer, medens man for Godsets Vedkommende endogsaa naar op til 23 $\frac{3}{4}$ pCt., altsaa me-