

i en Nødstilstand med Hensyn til vor Banegaard her i København. Selv om vi ikke kunne naa den Ordning, som vi helst ønske, selv om vi maa slaa af paa de Ønsker, vi have med Hensyn til Banegaardsforholdene her i København, maa vi i høj Grad ønske, at de i hvert Fald blive forbedrede. Og da det ikke alene er København, som er i en saadan Nødstilstand med Hensyn til Banegaardsforholdene, men det er hele Landet, haaber jeg, at det maa bevirke, at vi i denne Rigsdagssamling naa til en Ordning, der afhjælper de væsentligste Mangler og ikke i højere Grad end nødvendig gaar bort fra, hvad der fra et almindeligt Trafiksynspunkt maa anses som fornuftigt.

I saa Henseende beklager jeg naturligvis, at man er gaaet bort fra det tidligere Forslag. De Indskrænkninger, der her ere foretagne med Hensyn til Baneanlæg, Stationernes Antal og deres Beliggenhed, ere, sete fra et almindeligt Trafiksynspunkt, saaledes, at man maa nære stor Betænkelighed derved. For det første skal Ringbanen bortfalde, der skulde tilvejebringe en Forbindelse mellem Centralbanegaarden og Østerbro Station, derfra over Nørrebro uden om Frederiksbergs nuværende Station og tilbage til Centralbanestationen. Denne Ringbane skulde ikke alene besørge den lokale Trafik paa denne Bane, men ogsaa Nærtrafikken mellem København og de nærmeste Stationer. Det ærede Medlem for Viborg Amts 4de Valgkreds (R. Hansen) udtalte sig i Gaar stærkt imod denne Ringbane, den vilde ikke komme til at forrente sig, og derfor maatte man gaa bort fra den. Det ærede Medlem kan have Ret, hvis man tænker sig, at det blot skulde være Københavnerne, der rejste fra den ene Bydel til den anden med denne Bane. Med den nuværende Udvikling af de elektriske Sporvogne vilde den da ikke kunne betale sig. Men ved Ringlinjen kan man dele den Trafik, der ellers ene og alene skal finde Sted gennem den projekterede Boulevardbane, og ses Sagen fra dette Synspunkt, vil denne Ringbane ikke alene godt kunne betale sig, men den vil være rigtig af Trafikhensyn. Jeg skal nævne, at det nuværende Maximum for Sommertrafikken er omtrent 300 Tog om Søndagen og om Hverdagen et Togantal af noget over 200. Naar Tallet ikke er større, er det kun, fordi man om Søndagen ikke er i Stand til at ekspedere flere Tog. Kunde man ekspedere flere paa Klampenborgbanen, vilde Antallet stige betydeligt. Planen er nu, at alle Tog

skulle føres igennem eller til Centralbanegaarden. Hele den store Masse Tog skal altsaa ekspederes ind til og ud fra den ny Centralstation og passere den ny Boulevardbane. Paa en Søndag vil der altsaa blive ekspederet tæt op mod eller maaske over 300 Tog, altsaa eet hvert tredje Minut. Fra et almindeligt Synspunkt maa man vel gaa ud fra, at en Banelinie ikke maa overlastes; det er forbundet med Fare, særlig naar Færdselen skal foregaa gennem en Tunnel, og det en Tunnel saa lang som fra Vesterbro til Østerbro. Af Hensyn til selve Trafikken maa man derfor holde paa en Ringlinie uden om Nørrebro, saaledes som den var foreslaet i Fjor.

Der er dernæst de Stationer, der ere faldne bort i Aar, ligesaa den Erstatning, der gaves for de Stationer, der allerede vare faldne bort i Fjor. Jeg skal først nævne Nørrebro Station, der efter Forslaget skal falde bort som Personstation. Det ligger jo i Sagens Natur, at naar den ydre Linie bortfalder som personførende, vil ogsaa den Station, der ligger ved den, bortfalde som Personstation. Det forekommer mig nu underligt, at man vil lade denne Station bortfalde, da det er en af de Stationer, der befordrer, om ikke det største Antal rejsende, saa dog et meget stort Antal, og som er i en rivende Udvikling i denne Henseende. Jeg skal saaledes anføre, at i 1893, da Stationen var temmelig ny, befordredes der derfra omtrent 99,000 Personer, og dette Tal steg i Driftsaaret 1901—02 til 281,000. Jeg regner udelukkende med Antallet af afgaaende Personer; vilde man regne de ankommende med, kom man betydeligt op over det dobbelte Antal. En Station, der befordrer et saa stort Antal Passagerer, skulde man ikke syns, der er Grund til at nedlægge. Det store Antal Passagerer er Bevis for, at Stationen er nødvendig for Trafikken fra de omliggende Bydele og for, at den tilfører Statsbanerne en betydelig Indtægt. Og Trafikken vil ganske sikkert stige i de kommende Aar, idet Bydelene der omkring ere i stærk Udvikling, hvilket viser sig, naar man ser paa Antallet af rejsende i de senere Aar. Antallet af rejsende steg saaledes i Driftsaaret 1900—01 med 54,000 mod det foregaaende Driftsaar, og i Driftsaaret 1901—02 med 38,000, altsaa i alt i disse 2 Aar med 92,000 alene af afgaaende Passagerer. Sammenligner man Nørrebro Station med de øvrige Stationer her i Landet, vil man se, at den med Hensyn til Persontrafikken er Nr. 9 i Rækken af de 300 Stationer. Den overgaar med Hen-