

strøgne, dels en Simplifikation ved Helle-
rup Station, men ikke mindst Forandring
ved Hovedstationen. Det ærede Medlem,
der sidst havde Ordet, mente, at i nogle
Retninger var denne tilladelig, i andre
utilladelig.

Jeg skal ikke her optage en læn-
gere Diskussion om, hvorvidt det er
utilladeligt at gaa fra en Perronhal over
til overdækkede Perroner. Jeg vil dog
kun sige, at begge Maader at løse Spørgs-
maalet paa have ogsaa rent teknisk set deres
Fordele. At have en Ordning, som vi have
den nu ude paa Roskilde Station, og som
mange moderne Stationer i Storbyerne
ogsaa ere blevne staaende ved, har sine
Fordele i Retning af ikke at bringe Røg
og andre Ulemper ind paa Stationen, og
det, at man skulde faa store Udgifter med
at holde Stationen fri af Sne, spiller sik-
kert ingen Rolle, at rense disse Spor for
Sne bringer mindre Udgift end at rense
Haltagene og er i det hele ganske for-
svindende i Sammenligning med hele det
Snekastningsarbejde, der bliver Tale om,
naar der kommer Snelag. Der er jo i det
hele ved Perronhaller ikke Tale om at
overbygge Banegaarden, men kun et kort
Stykke af Perronerne. Jeg skal dog ikke
komme ind paa en større Diskussion herom,
men kun udtale, at det er min Overbevis-
ning, at selv efter den Reduktion, her er
Tale om, ville vi kunne faa ikke blot en
smuk, men tillige en hensigtsmæssig og fuldt
forsvarlig Station. Den vil kun blive noget
mindre kolossal og slotsmæssig i sit Ydre, og
det forekommer mig at være berettiget.

Det ærede Medlem gjorde i øvrigt
nogle andre Bemærkninger, som jeg
kunde ønske at knytte nogle Ord til. Det
ærede Medlem mente, at Boulevardtunnelen
var farlig at passere, og at man af den
Grund maatte gaa til den ydre Banelinie.
Jeg mener, at man kunde have mange
gode Grunde til at gaa til denne ydre
Linie, men ikke den, at der er Fare ved
at trafikere Boulevardbanen i det Maal,
der er Tale om. Man behøver blot at se
hen til den underjordiske Tunnelbane i
London, hvor der føres Tog i begge Ret-
ninger hvert andet Minut. Mig bekendt
er der i de 30 Aar, denne Bane har været
drevet, ikke hædet nogen Ulykke der;
paa en saadan Bane maa der selvfølgelig
etableres et gennemført Bloksystem, det
maa Driften støtte sig til; og saa er Sik-
kerheden akkurat lige saa stor som paa
enhver anden Bane, hvor man kører i
Mørke. Jeg tror heller ikke, man behøver
at være saa bange for, at Frederiksborg-

gadestationen ikke skal kunne bygges saa-
ledes, at den kan tage mod al den Trafik,
der vil søge den, ned paa Perronen slip-
per man ikke flere rejsende, end der kan
fylde et Tog, og at skaffe en Perron, der
er stor nok til det, er overordentlig let;
der er da lige saa lidt her som i London
eller de mange andre Steder, hvor man
har underjordiske Stationer, i mindste
Maade større Fare end paa en Station
over Jorden. Jeg kan derfor give det
ærede Medlem Ret i hans Beklagelse af,
at den ydre Bane falder bort, men jeg
tror ikke, at det er de Betæneligheder,
han havde paa disse Punkter, der beret-
tigg hans Beklagelse.

Vil man nu spørge, hvad det er,
vi faa for de mange Penge, har
det ærede Medlem, der havde Ordet
først i Gaar (Rasmus Hansen), jo allerede
givet en lille Udvikling heraf. Jeg vil
dog endnu blot ganske kort over for ærede
ny Medlemmer slaa fast, hvad det er, vi
her naa ved denne Ordning. Vi naa jo
for det første det at faa en 4-sporet Bane
gennem Centrum af København. Hvis
man ser paa denne lille Plan, der følger
med Forslaget, vil man se, at der ikke
kan tænkes nogen mere centralgaaende
Forbindelsesbane end den, her er Tale
om. Det siger sig selv, at Følgen deraf
er igen, at vi saavel i Nord som i Cen-
trum og i Syd kunne faa de fortrinligst mu-
lige Berøringspunkter mellem Byen og
Banen, og det er ogsaa derved, at man
har kunnet faa den fortrinlige Berøring
med Sporvejene. De velbeliggende Sta-
tioner have ogsaa Betydning for den svensk-
norske Forbindelse. I Øjeblikket er det
saaledes, at Dampfærgen fra Malmø sætter
Passagererne af ude i en Udkant af Byen.
Naar dette Forslag er gennemført, ville
Forbindelsestogene fra Færgen ikke stoppe
ved Østerbros Station, men blive førte
videre forbi Frederiksborggadestationen til
Centralstationen. Vi ville altsaa faa de
svensk-norske rejsende i saa inderlig Ber-
røring med København som mulig. Men
det er ikke blot det, vi opnaa, men vi opnaa
ogsaa at kunne skaffe dem saa hurtigt som
muligt videre ad de danske Linier. Ogsaa i
saa Henseende kan der ikke tænkes nogen
mere direkte Vej end den, Forslaget giver.
Hvad enten de komme over Helsingør
med Kystbanen, eller de komme med
Malmøfærgen, ville de kunne komme videre
saa direkte og saa hurtigt som muligt
baade Vest og Syd paa. Dette har selv-
følgelig sin store Betydning, naar man vil
knytte den svensk-norske Trafik til