

vore Jernbaner og særlig til vor ny Forbindelse over Gedser.

Saa gaar Forslaget endvidere ud paa at skaffe denne Forbindelsesbane frem uden Niveauoverskæringer. Det er vist noget ret enestaaende, at vi for en saa rimelig Sum have kunnet føre en Bane paa godt  $1\frac{1}{2}$  Mils Længde — fra Hellerup til Valby — lige tværs igennem den store By, uden at der bliver en eneste Niveauoverskæring tilbage. Denne Frihed for Niveauoverskæringer er selvfølgelig et stort Gode for Publikum, men det siger sig selv, at det ogsaa har en ganske overordentlig Betydning for Sikkerheden og Hurtigheden af Banernes Drift.

I sidste Retning har det dernæst en meget stor Betydning, at man har kunnet foreslaa at bygge denne Forbindelsesbane som firesporet, saaledes at man kan give Nær- og Fjerntrafikken hver sit Dobbeltspor. Da Nærtrafikken altid kræver mange Tog, som derhos stoppe op mange Steder, og for hvilke man ikke forlanger stor Hastighed, medens Fjerntrafikken har Eksprestog og andre Tog, som det gælder om at faa hurtigt frem, siger det sig selv, at det at give de to Trafikarter hver sit Dobbeltspor, muliggør en Frihed i Toggangen, som har stor Betydning for Statsbanerne, men det giver tillige den størst mulige Sikring, thi det er vist noget, som alle ville have bemærket, der have fulgt Jernbaneulykkerne fra de senere Aar, at i mange, ja, jeg tror næsten i de fleste af Tilfældene, skyldes Ulykken det, at Eksprestog have indhentet et foregaaende Tog og ere løbne ind i det. Alle disse Vanskeligheder løser Forslaget fuldt ud.

Se vi endelig paa Hovedstationen, Banernes Knudepunkt, saa finde vi, at den har 12 Perronspor, 6 for Fjerntrafikken og 6 for Nærtrafikken, ad hvilke Togene kunne komme ind og blive ekspederede, sætte Passagerer af eller tage dem op, for derefter straks at gaa videre i modsat Retning af den, fra hvilken de ere komne ind. Enhver vil forstaa, at dermed ogsaa er naaet ikke blot den størst mulige Sikkerhed, men tillige den største Trafikeringsmulighed, saaledes at man har Lov til at sige, at gennem denne Hovedstation er det muligt at besørge en Trafik, der praktisk set kan kaldes ubegrænset. Man vil til Eksempel kunne give Togene 6 Minutters Ophold ved hver Perron og dog hvert Minut kunne sende et Tog i hver Retning. Enhver kan sige sig selv, at større Krav kan der ikke blive stillet.

Det kan selvfølgelig ikke være andet, end at denne Løsning, som altsaa er en Løsning

fuldt ud, ogsaa koster en Del Penge. Ogsaa paa dette Punkt har Forslaget jo en Støtte, deri at en ikke ringe Del af Udgifterne vil Staten kunne faa igen gennem Salg af de Arealer, som blive ledige, og hvad enten man faar lidt mere eller lidt mindre end det, der her er kalkuleret, er det saa stor en Sum, at man i ethvert Tilfælde kommer til en endelig Udgift, der er langt mindre, end lignende Foretagender andre Steder have krævet.

Jeg skal til Belysning nævne, hvad Ordninger af Banegaardsforholdene have kostet i forskellige andre Byer, Ordninger, der tilmed ikke ere saa fuldstændige som denne. I Køln drejede det sig om nogle og tredive Mill. Rm., i Frankfurt, hvor man var fri for Udgift til, men heller ikke fik nogen Indtægt af Arealer, var man dog oppe paa en Udgift af 36 Mill. Rm. I Dresden kostede Anlægget 53 Mill. Rm., foruden 6 Mill. til Grund- erhvervelser. I Hamborg er Anlægsudgiften kalkuleret til mindst at blive  $64\frac{1}{2}$  Mill. Rm. og deri er ikke indbefattet Udgiften til Ranger- og Godsbanegaard ejheller 5 Mill. Rm., for hvilke Hamborg Kommune udfører nogle af Anlægene nødvendigjorte Arbejder. I Leipzig staa vi lige over for en Banegaardsordning til en Udgift af 100 Mill. Rm. Men ogsaa i mindre Byer som f. Eks. Kristiania er det stærkt paa Tale at ordne Forholdet, langt fra paa en saa tilfredsstillende Maade som her, men ganske vist med en større Udgift, idet de Forslag, der have været fremme, ligge mellem 19 og 28 Mill. Kr. for Anlægene og mellem  $6\frac{1}{2}$  og 10 Mill. Kr. for Arealerhvervelser, og i Stockholm er der Tale om endnu større Udgifter.

Ærede Medlemmer ville altsaa se, at det, vi her naa, faa vi for en Udgift, der i ethvert Tilfælde er ret beskeden i Sammenligning med, hvad den lignende Opgaves Løsning har kostet andre Steder, og saa maa vi ikke glemme, at det hos os er i eminent Grad en Sag, der vedrører hele Landet. Naar vi se paa disse andre Byer, spille de vel en Rolle for de Lande, hvor de ligge, men ikke den Rolle, som København spiller i Danmark, og det ikke blot i mange andre Henseender, men netop ogsaa paa Banedriftens Omraade. Naar vi undersøge, hvor stor en Del af Personindtægten der kommer fra de københavnske Stationer, saa finde vi, at for det sidste Aar have de bragt over 25 pCt. af samtlige danske Statsbanestationers Billetindtægt, altsaa over  $\frac{1}{4}$  af Billeetsalget falder paa de