

idet Forøgelsen er ca. 7 Gange for Persontrafikken, over 17 Gange for Godstrafikken og 18 Gange for Togenes Antal ved de forskellige københavnske Stationer. Det er jo et tilstrækkeligt Bevis for, at den Ordning, der blev truffen for 40 Aar siden, ikke kan gøre Fyldest for Øjeblikket. Allerede en halv Snes Aar efter, at den nuværende Banegaard var tagen i Brug, følte man Manglerne ved den, og disse Mangler ere selvfølgelig forøgede, efterhaanden som Trafikken har udviklet sig. Der har derfor, som det ogsaa blev omtalt af den højtærede Minister i Gaar, til forskellige Tider været Forslag fremme om en Omordning af Forholdene. At man ikke tidligere har naaet hertil, kan man, efter hvad der nu foreligger, maaske ikke betragte som noget Uheld, men snarere som et Held, idet jeg mener, at det er godt, at man nu, da den yderste Nød tvinger dertil, gaar til saadanne Foranstaltninger, som ikke blot tjene til Afhjælpning af de øjeblikkelige Mangler, men ogsaa have en fjernere Fremtid for Øje. Det er navnlig glædeligt, at det Arbejde, som den sidst nedsatte Kommission af 1898 udførte, har ledet til et virkeligt Resultat. Det foreliggende Forslag har jo sit første Udspring i, hvad der i sin Tid fremkom fra daværende Ingeniør Hammerich, hvis Hovedtanke var den, at forlade det nuværende Jernbaneterrain og forlægge baade Gods- og Personbanegaard til Kalvebodstrand. Heri er der sket den efter min Mening heldige Ændring, at man har indskrænket sig til at flytte Godsstationen derved, hvorimod man til Personbanegaarden har fundet en Plads Syd for Vesterbrogade, som maa anses for særdeles centralt beliggende, idet den for de ankommande rejsende ikke ligger fjernere fra Byens Centrum end den nuværende Banegaard og for de afgaaende kun en ubetydelig Smule længere borte. Der er herved vundet et virkeligt Gode, og særlig finder jeg det overordentlig heldigt, at man ikke bibeholder den mindre hensigtsmæssige Kamstation, men i Stedet for faar en Gennemgangsstation med 4 Spor i Tilslutning paa den ene Side til Vigerslev og paa den anden Side under Vesterbrogade og Boulevarden til Østbanegaarden. Herigennem bliver Forholdet ordnet saaledes, at Nær- og Fjerntrafikken kunne drives uafhængigt af hinanden, hvorved der kan præsteres noget ganske andet end hidtil, og end hvad der overhovedet kan præsteres paa en Kamstation. Der er fremdeles opnaaet det store

Gode, at man undgaar alle Overskæringer af Veje og Gader, hvilke kunne være hæmmende for Trafikken paa Banen, men navnlig ere til stor Fare og Gene for Færdslen her i Byen med dens stærkt forøgede Befolkning. De her fremhævede overordentlig store Gode ere imidlertid ikke opnaaede uden ret betydelige Ofre, idet Folketinget ikke har turdet gaa saa vidt som til at medoptage den løftede Bane, der var et Led i Ringbaneforslaget. Derved indtræder det uheldige, at to saa store Stationer som Frederiksberg og Nørrebro blive nedlagte, hvilket er et væsentligt Tilbageskridt for den store Befolkning, der benytter disse Stationer, og sandsynligvis ogsaa vil volde Grundejerne Tab. Naar den løftede Bane i Øjeblikket ikke kan gennemføres, uden at man risikerer, at hele Forslaget strander derpaa, maa man imidlertid bøje sig for Nødvendigheden, idet man haaber paa, at der i en ikke alt for fjern Tid maa finde en saadan Udvikling Sted, at man paa et tidligere Tidspunkt, end man nu gør Regning paa, kan skride til Anlæg af en løftet Bane. Dernæst er der i Forslaget sket en lille Ændring under § 1 e, som muliggør, at den Bane, som nu forbinder Frederiksberg med Nørrebro, vil kunne benyttes til Persontrafik. Endelig forventer jeg, at det maa lykkes Statsbanerne at opnaa en saadan Overenskomst med de københavnske Sporvejselskaber, at Ulemperne noget kunne forringes, indtil de forhaabentlig en Gang aldeles ville forsvinde.

Et andet stort Gode, jeg ser i nærværende Forslag, er dette, at man samtidig med Banegaardsterrainets Rømning vil flytte Centralværkstederne for Maskinafdelingen. Jeg vil nu meget ønske, at det opførte Beløb 3,200,000 Kr. maa være tilstrækkeligt til at faa noget virkelig godt ud af Anlægget, idet jeg anser det for at være af overordentlig stor Betydning for Statsbanerne at komme i Besiddelse af saadanne Værksteder, som gøre dels Reparationer, dels Nybygninger nogenlunde billige. Naar man skal arbejde paa et meget begrænset Areal med maaske mindre hensigtssvarende Maskiner og Redskaber, bliver Arbejdet let for dyrt, og dette paa enkelte Omraader at kunne anvende en sparsommeligere Drift har for mig overordentlig stor Betydning.

Sagens finansielle Side er det egentlig vanskeligt at udtale mere end et Skøn om. Efter de Oplysninger, der forefindes dels i Bemærkningerne til Lovforslaget, dels i