

kedes mig imidlertid ikke at gøre Flertallet opmærksom paa dette Forhold, lige saa lidt som det lykkedes mig at faa Flertallet til at tro paa, at Staten ikke med Fornuft kunde regne paa, at de ledigblivende Arealer kunde for den faa en Værdi af 15—16 Mill. Kr., som Kommissionen vilde beregne dem til. Hvordan det er gaaet til, at Staten er sluppen af med Risikoen for de ledigblivende Arealer, det kende vi alle, det er jo, som jeg før nævnte, den Handel, som er foretagen med Københavns Kommune, en Handel, jeg tror kan være fuldt forsvarlig, men jeg erkender ligesom et æret Medlem i Folketinget, der er meget stærkt inde i denne Sag, og som faa andre sidder inde med alle Forudsættningerne for at kunne bedømme den, at jeg kan ikke have nogen virkelig Oversigt over det. Og for saa vidt jeg har forstaaet Diskussionen her i Dag, er det ogsaa den almindelige Anskuelse, at man kan ikke faa nogen Oversigt over disse Forhold, men jeg gaar rent skønmæssigt ud fra, at Overenskomsten er i begge Parters Fævor, og jeg kalder den derfor fuldt forsvarlig. — Hvorledes hele det store Projekt slap af med Ringbanen, tror jeg ikke, man er opmærksom paa her i Landstinget, og derfor skal jeg eftervise det. Det skete gennem en af den tredie Præmietager, Ingeniør, nu Direktør Johannsen til Trafikministeriet indsendt Plan, der bunder i den Tanke, at man ved Hjælp af det elektriske Sporvejsnet bedre og billigere end ved Ringbanen kunde tilføre Byens Stationer Byens Trafik. Denne Plan har Ordføreren i Folketinget karakteriseret som genial, og jeg skal ikke i nogen Maade anke mod den Dom af Ordføreren, men jeg maa uden al falsk Beskedenhed hævde, at Princippet i denne Plan har jeg fremstillet tre Aar tidligere. Det skal jeg eftervise, idet jeg dog straks vil pointere, at jeg ikke derved vil borttage en eneste Fjer af de mange, som jeg mener, at den paagældende geniale Ingeniør har sat i sin Hat ved denne Lejlighed, af den simple Grund, at det, hvor igennem jeg kan eftervise, at jeg har tænkt paa dette Princip tidligere, kunde ikke være tilgængeligt for ham, det foreligger nemlig kun i en af Banegaardskommissionens Handlinger, der ikke er fremkommen for Offentligheden, og som jeg med den højtærede Formands Tilladelse vil forelæse nogle Linier af, der ville vise dette. Det, jeg her taler om, er den rene Gennemgangsstation, som jeg modsætter mig, og jeg siger derefter: „Og vilde Køben-

havn saa med den overordentlige Fordyrelse være heldigere stillet, end naar der til de nuværende Udløb gennem Frederiksberg og Nørrebro føjes en Boulevardbane over Østerbro? Ingenlunde! Men derimod, indvender man fra Flertallets Side, faar man ikke Ringbanen, som knytter alle Hovedbanerne sammen. Sandt nok, men man kan faa en hundredefold mere effektiv og baade i Anlæg og Drift langt billigere Sammenknytning af alle Banelinier og indbyrdes Forbindelse mellem alle Stationer ved et rationelt Net af Gadesporveje med elektrisk Drift over hele Byen og alle dens Forstæder.“ Dette udtalte jeg altsaa i Aaret 1900, dette maa berettig mig til at tro, at jeg var den første Opfinder deraf.

Naar vi nu lykkelig og vel ere slupne af med Ringbanen og have faaet Københavns Kommunes gode Kaution for de 15 Mill. Kr., skulde man synes, at jeg ikke kunde have mere at ønske. Det har jeg dog. Jeg har en Hovedindvending mod Forslaget, og det er den, at det gør Centralstationen til en ren Gennemgangsstation. Jeg lægger Eftertryk paa *ren* i Modsætning til den Kombination af Ende- og Gennemgangsstation, som efter min Mening her vilde være det eneste korrekte. Der er nemlig en Væsensforskel paa de to Arter af Trafik paa København: *Nærtrafikken* med den store Masse af Byens og nærmeste Omegns Beboere, der i de 99 Tilfælde af 100 rejse uden Bagage og ikke behøve nogen Vejledning eller Hjælp, — og paa den anden Side *Fjerntrafikken* med dens med Undtagelse af Ferietiderne i Tal langt ringere Mængde af Provinsboere og Udlændinge, der næsten altid rejse med Bagage og meget overvejende trænge til Hjælp og Anvisning saavel som til Udbringelse af Bagage, til at staa i nær Forbindelse med Gadetrafikken. For denne sidste Del af Trafikken, Fjerntrafikken, Provinsboere og Udlændinge, som komme til København fra begge Sider, fra den ene Side over Kalundborg, Korsør og Masnedsund, fra den anden Side over Helsingør, vilde jeg anse det for det rigtige, det ubetinget rigtige, at Centralstationen gøres til en Endestation, ikke en Gennemgangsstation, en Endestation med dens umiddelbare Adgang til Portører, til Bagageudlevering, til Bybude og Drosker, hvilket jeg altsammen anser for en stor Bekvemmelighed, ja jeg kunde næsten sige en Nødvendighed for den Art af Trafik. Og jeg anser det ogsaa for endog en bydende Nødvendighed, at man holder netop