

den Art af Trafik adskilt fra Nærtrafikken mange rejsende, som komme hurtigt og forlange at faa fri Fart igennem uden Hindring, uden noget Ophold. En Sammenblanding af disse to Arter af Trafik anser jeg altid for overordentlig skadelig. Jeg appellerer til de Herrer. Naar De tænke Dem Københavns nuværende Hovedstation og dens store Forhal flyttet over paa den anden Side af Vesterbro og forøget maaske til det dobbelte eller tredobbelte, noget meget betydeligt, og ogsaa forøget med saa og saa mange Indleveringssteder for Gods og saa og saa mange Billetkontorer, og De saa endvidere tænke Dem, at Vestbanetogene, som de fleste af de Herrer her jo rejse med, og hvis overordentlig levende Trafik man er saa godt kendt med, skulde besørge sammen med, i samme Lokale som Nærtrafikken, som Lystbanetrafikken, altsaa som Nordbane-, Holte-, Klampenborgstationens hele Publikum —, saa ville De maaske indrømme mig, at der der er Anledning til en Forvirring og Sinkelse, som ikke er af det gode, og at det Princip, som kan holde disse to Arter af Trafik ude fra hinanden, er gunstigere. Og jeg tror, at dette er let gørligt. Jeg støtter denne min Tro paa mit Kendskab til forskellige Forhold paa udenlandske Baner, som ere tilsvarende, og hvor man — saaledes har jeg i alt Fald set paa Tingene — alligevel har løst en tilsvarende Opgave paa en Maade, der svarer til den af mig her beskrevne. Men jeg støtter det ydermere paa Besvarelserne af Banegaardskommissionens Konkurrence, idet der af de 4 Projekter, derimellem Statsbanernes inklusive, der havde en Gennemgangsstation, var kun den ene en ren Gennemgangsstation. Det var den, der blev præmieret med 1ste Præmie, og den, man nu vil følge. De tre andre havde den af mig skildrede Indretning, sikkert nok ud fra den Betragtning, at det var den bedste, ellers maatte de vel have givet den anden. Thi at den anden i sit Princip er simplere, og at den har en Fristelse, nemlig at den tillader en næsten uendelig Hurtighed i Afløsning af det ene Tog efter det andet, er jo alle bekendt og vil ogsaa være de vedkommende Konstruktører af disse Projekter særdeles vel bekendt. Jeg ved godt, at man herimod har gjort gældende, at specielt her for København, hvor Byens Blade og Byens Indvaanere behandle Spørgsmaalet efter min Mening lidt vel lokalpatriotisk, er Lysttrafikken og Nærtrafikken en saa overvejende Del, at man

glemmer at tage Hensyn til Fjertrafikken i Virkeligheden større Betydning, Jeg tillægger Fjertrafikken den aldeles overvejende Betydning i dette Forhold, ogsaa af den Grund, at jeg tror, at vi ikke ere meget fjernt fra den Tid, da Nærtrafikken, da Lysttrafikken vil blive afløst af elektriske Sporveje, der køre direkte ud til Endemaalene for denne Trafik. Jeg tror derfor, at man maa komme til ikke at tillægge den saa overvejende Betydning for et Anlæg, der nu skal paabegyndes, og som det vil tage en hel Række Aar at faa færdig. Jeg tror derfor, jeg er berettiget til at tale Fjertrafikken, de provinsrejsendes og de udenlandske rejsendes Sag med al den Styrke, jeg her har gjort. Jeg gør det saa meget mere, som netop den Ordning af Banegaarden, der nu er projekteret, jeg mener en Forsænkning af Banegaarden, der er 17 Fod under det nuværende Vesterbros Niveau, vil ved at brede Tunnelen til ogsaa at give Adgang til selve Fjertrafikken Endestation gøre det let for Publikum at komme dertil og derfra uden at skulle benytte Trapper og uden at skulle blive sinkede ved Godsets Ekspedition gennem Elevator. Jeg vil altsaa ønske, hvis man nedsætter et Udvalg, at man vil tage den Sag under Overvejelse. Man kan efter min Mening godt tænke sig denne Forandring gennemført, uden at man behøver at forandre en Tøddel i Lovforslaget, og uden at det skulde sinkes ved at vende tilbage til Folketinget. Der er jo ikke fremlagt Detailtegninger, for hvilke man gennem Forslaget bliver ansvarlig. Jeg vilde ikke tilraade nogen Forandring, der kunde føre Sagen tilbage til Folketinget. Jeg anser det for en Nødvendighed, da vi ere komne saa langt frem i Samlingen, at vi ende den her i Tinget paa det foreliggende Grundlag, ellers vilde jeg have haft Betænkelighed ved at fremsætte de Tanker, jeg her har fremsat. Jeg har oprindelig staaet paa det Standpunkt og jeg staaer for saa vidt paa det endnu, at jeg anser en Forbliven paa den nuværende Banegaards Plads for det bedste og billigste; men jeg har fuldstændig resigneret og anser det foreliggende Forslag for at frembyde saa uendelige Fordele, saavel økonomisk som driftteknisk, i Forhold til de store Banegaardsprojekter, vi hidtil have faaet forelagt, at jeg med et glad Hjerte kan tilraade at gaa ind paa dette, ogsaa uden at der foretages nogen Forandring i det.