

byrdede med tung Bagage, vil dette være en ikke ringe Ulempe. Særlig vil det genere de rejsende, som skulle skifte fra de Tog, der besørge Nærtrafikken, til dem, der besørge Fjertrafikken, og omvendt. Forholdet er nemlig dette, at Toggangen paa den nye Banegaard er bestemt ved hele Anlægget, som henviser Nærtrafikken til de 4 vestligste Spor, dem nærmest Reventlowgade, og Fjertrafikken, hvorunder ogsaa regnes Togene fra og til Helsingør, til de 8 østligste Spor, hvoraf de 4 ere bestemte for afgaaende, de 4 for ankommende Tog. Dette høje Tings ærede Medlemmer ville forstaa, at der paa den nye Hovedbanegaard er indrettet ligesom en særlig Afdeling for Nærtrafikken, altsaa Togene fra Hellerup og Klampenborg, og at det for alle de rejsende, som skulle skifte mellem Nær- og Fjertrafik-Togene, vil være meget besværligt at passere op ad de mange Trapper, gennem den store Hal og tilbage igen til de Perroner, hvor deres Tog holde. Navnlig dette Forhold gør det i høj Grad ønskeligt at bygge det foreslaaede Tunnelanlæg, der tænkes anbragt omtrent udfør Hjørnet af Fløjbygningen og tværs over Pladsen ud mod Reventlowgade.

Det andet Ting sluttede sig, endogsaa enstemmigt, til denne Opfattelse, ligesom der i det nedsatte Udvalg var en enstemmig Mening om, at Anlægget er nødvendigt. Derimod var der nogen Diskussion om, hvilken Bredde Tunnelen skulde have. Den var af mig foreslaaet til 2,5 m, og naar den ikke blev foreslaaet bredere, hang det sammen med, at man ikke fra Statsbanernes Side er gaaet ud fra, at der vil komme til at foregaa nogen meget stor Trafik gennem denne Tunnel. Man er gaaet ud fra, at hele Togladninger Passagerer ikke ville komme til at gaa igennem den, men at, naar der kommer Tog ind, ville Passagererne dele sig: største Parten vil gaa op ad Trapperne til Hovedhallen, og en mindre Del gennem Tunnelen for at skifte til andre Tog. Man har derfor ment, at en saadan Bredde, da Tunnelen kun var tænkt som et Bekvemmelighedsmiddel for Publikum, vilde være tilstrækkelig. Udvalget mente derimod, at med den fremtidige Udvikling for Øje var den Mulighed nærliggende, at der kunde komme til at foregaa en større Trafik gennem denne Tunnel end beregnet, og der blev af Medlemmer af Udvalget ogsaa henpeget paa, at en mulig Elektrifikation af Nærtrafikken kunde udvikle Trafikforholdene saaledes, at det vilde

være hensigtsmæssigt at bygge Tunnelen noget større. Som det høje Tings Medlemmer ville se, har man derfor i det andet Ting tiltraadt Forslaget saaledes, at man til dette har føjet, at denne Tunnel, som af mig foresloges bygget med en Bredde af 2,5 m til en Bekostning af 85,000 Kr., hvis Ministeren finder det nødvendigt efter nærmere Overvejelse, kan bygges med en Bredde af 3,25 m til et Beløb af 105,000 Kr. Nu kunde det selvfølgelig omtvistes, hvilken Bredde der er den rette, og under Forhandlingerne i det andet høje Ting blev der ogsaa omtalt endnu en tredje Bredde, nemlig en Bredde af 4 m, der vilde forøge Bekostningen ved Tunnelens Anlæg med adskillige Tusinde Kr., idet Omkostningerne vilde blive forøget fra 85,000 Kr. til 116,000 Kr., hvis jeg husker ret. En saadan Bredde kan imidlertid ikke anses for nødvendig, ogsaa under Hensyn til, at denne Tunnel kun er et Bekvemmelighedsmiddel. Men det viser sig ogsaa, at hvis man vil undersøge, hvor stor Bredden er af de Tunneler, der ere anlagte og bestemte til at skulle tage imod hele Trafikken paa de vedkommende Steder, vil man se, at en Bredde af 3,25 m i Sammenligning hermed maa siges at være forsvarelig. Tunnelerne i Roskilde og Slagelse have en Bredde af 3,2 m og Tunnelerne i Skanderborg og Aalborg en Bredde af 3,14 m. Nu ved jeg meget vel, at Trafikken i København og Trafikken i Roskilde, Slagelse, Aalborg og Skanderborg ikke kan sammenlignes, men Forholdet er ogsaa det, at disse Tunneler skulle tage mod alle de Passagerer, der komme med Toget, hvilket ikke er Tanken her. Det staar for mig saaledes, at naar vi bygge Tunnelen med en Bredde af 3,25 m, ville vi have taget alle de Hensyn, som en fremtidig Udvikling gør nødvendig. Naar Tunnelen er bygget med en saadan Bredde, er der ikke noget som helst i Vejen for, at den kan passeres af to modgaaende Strømme af Passagerer.

Nu ligger den Tanke jo nær for mig, at det høje Tings Medlemmer ville spørge mig: Ja, men af hvilken Bredde vil Ministeren saa bygge Tunnelen? Jeg vil da straks sige, at efter nærmere at have overvejet Sagen og med alle Hensyn til den fremtidige Udvikling, som muligvis kan komme til at foregaa stærkere, end nogen i Øjeblikket aner, er jeg betænkt paa at bygge Tunnelen med den største Bredde, hvormed den kan bygges efter Folketingets Forslag, altsaa 3,25 m, forudsat at ogsaa dette høje Ting vil give mig den fornødne Hjælp