

nes, nemlig baade den nuværende Banegaards og den kommende Stations virkelige og naturlige Virkefelt, ligger der meget store og vigtige Dele af Byen, som ville faae betydeligt nærmere til den af mig anbefalede Sølvgade-Station end til den anden Station. Jeg skal f. Ex. nævne, at fra Hesten paa Kongens Ntorv og til Sølvgade-Stationen er der 3,750 Fod, medens der derimod til den nuværende Banegaard er 4,650 Fod. Fra Statuen paa Amalienborg er der c. 4,000 Fod til Sølvgadens Station og 6,600 Fod til den nuværende Banegaard. Det forekommer mig derfor, at denne Forlængelse af Banen til Sølvgaden har en ubestridelig og stor Interesse, og at den ifølge sin Beliggenhed maa have det, ikke alene for en Del af Byen, men for den allerstørste Del af Byen. Men, vil man maasse spørge: hvori bestaar da denne Interesse, og hvortil skal denne Station da egentlig bruges? Herpaa skal jeg kun give eet Svar. Omendstjondt jeg forud erkender, at dette Svar herten er fuldstændig udtømmende eller fuldstændigt retfærdigt imod Sølvgadens Station, men da jeg tror, at Svaret i og for sig vil være tilstrækkeligt, skal jeg ikke drage flere Ting end høist nødvendigt ind deri, og mit Svar er da dette, at denne Station skal tjene for Persontrafikken til Nordbanen og til Klampenborgbanen og maasse senere hen til den projekterede Rytbane, til Hørsholmsbanen og til, hvad der senere maatte blive bygget af Baner nordpaa. Jeg tror, at denne Station efter den Forbindelse, som den vil komme i med de af Regjeringen nu foreslaaede Baneanlæg, vil give den letteste og bekvemste Afgang baade til Nordbanen og til Klampenborgbanen for den allerstørste Del af Byen. Jeg sætter ialtfald for mit Vedkommende saa meget desto større Pris paa denne lette og bekvemme Afgang, som der netop i umiddelbar Nærhed af Stationen vil komme til at ligge de fattige Kvarterer, Nyboder, Abdegade og Borgergade, hvor der bor en stor Befolkning, som ikke har Landsteder, og som ikke har Haad til at ligge paa Landet, men som hele Sommeren igennem opholder sig i den lumre og trange By, og som fremfor Noget har Trang til paa en let og billig Maade at komme ud og drage frisk Land- og Skovluft. Jeg tror derfor, at mit Forslag ogsaa har en vis human Interesse, som jeg dog ikke skal drøve videre ved. Men foruden disse direkte Fordele, som denne Station saaledes vil frembyde, yder den ogsaa andre og maasse ikke mindre indirekte Fordele. Der er en enkelt, som jeg først skal nævne, som ganske vist ikke er meget uinefsaldende, men som dog maasse ved nærmere

Overveielse vil findes at være ikke uden praktisk Betydning. Ved den Deling, som vil finde Sted af Trafikken til Klampenborgbanen og Nordbanen, vil der naturligvis indtræde en tilsvarende Formindskelse af Trafikken fra Hovedbanegaarden. Denne Trafik er nu allerede til sine Tider ganske overordentlig stor, og man gjør Regning paa, at den vil blive endnu større, og at hyppigere Tog skal gaa, idet der her foreslaas, at en Del af denne Banestrafkning skal fornyes med et tredje Spor; men denne Bane fører over en hel Del meget befærdede Afgangsvæie til Staden; jo flere Spor og jo hyppigere Tog der er, desto mere Standsning vil der blive for Vognførdsele til og fra Byen, navnlig da Banen skærer alle disse mange og vigtige Tilgange til Byen i Niveau. Dette vil derimod ikke blive Tilfældet overfor den anden Bane, idet den ikke fører i Niveau over Veien og saavidt mig bekendt kun skærer een betydeligere Tilgang til Byen. Derfor tror jeg, at ligeoverfor, at en tiltagende Trafik om ikke vil spørre, saa dog i høj Grad fgenere Vognførdsele til og fra Hovedstaden, vil det have stor indirekte Betydning, at man paa den Maade deler Trafikken nordpaa. En anden indirekte Fordel, som er af langt større Betydning, og som ogsaa hidrører fra Delingen af Trafikken, skal jeg for Diebliffet ikke komme ind paa, da det vil være nødvendigt, at jeg berører den under Begrundelsen af mit næste Forslag, og jeg nødig vil spilde ærede Medlemmers Tid med Sjentagelser. Der er imidlertid endnu et Spørgsmaal tilbage, og det et ret vigtigt, nemlig hvad det vilde koste, om man vedtog dette mit Endringsforslag. Det er dog i Reglen Penge-spørgsmaalet, det til Syvende og Sidst kommer an paa, og jeg indrømmer, at man kan købe Guld for dyrt. Jeg har her liggende for mig et fra jagtyndig Haand stammende Overslag over Udgifterne til denne Forlængelse af Banen fra Dresundsstationen til Sølvgadestationen. Det gaar ud paa, at selve Banens Anlæg vil koste 300,000 Kr. og de meget store og rummelige Stationsbygninger 400,000 Kr., altsaa ialt 700,000 Kr. Man kan ganske vist sige, at denne Sum er en betydelig Forøgelse af de alt foreslaaede Udgifter; men dette vil fuldstændig indvindes og mere end indvindes ved de Fordele, der opstaa ved at vedtage mit følgende Endringsforslag, som jeg nu skal gaa over til at berøre.

Mit andet Endringsforslag til § 1 gaar ud paa at udelade den i Lovforslaget foreslaaede Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard mod Øst. Jeg glæder mig paa Forhaand