

Nationaløkonomisk Forening.

I Foreningens Møde den 20. November holdt Ingeniør **H. Hammerich** følgende Foredrag om:

Københavnske Jernbaneforhold:

Man har anmodet mig om at give en Beskrivelse af det Banegaardsforslag, som er fremsat af Flertallet i den Kommission, der nylig har afsluttet sine Arbejder, og De vil forstaa, at det er mig kært at efterkomme denne Anmodning.

De, der have gjort sig bekendt med den afgivne Kommissionsbetænkning, ville ikke faa noget væsenligt nyt at vide, men maa tvertimod finde sig i, at det vil være mig umuligt at give en paa en Gang saa fyldig og sammentrængt Redegørelse som Betænkningen, end-sige i en saa klar og koncis Form, saa meget mere som jeg mener at burde benytte det levende Ords Ret til at tage bredere paa enkelte Punkter og strejfe let over andet.

Før jeg beskriver det nye Banegaardsforslag, vil jeg i al Korthed give en Udsigt over den tidligere Banegaardskommissions Flertalsforslag eller rettere det herpaa byggede Forslag fra den sjællandske Jernbanedirektion. Det gik ud paa følgende:

1. En Udvidelse af den nuværende Hovedstation, saaledes at Persontrafiken fik mere Plads ved Indtagelse af Farimagsvejen, som da maatte lægges ind over Vandværkets Terræn, medens Godstrafiken fik mere Plads ved Bortflytning af

Maskinværkstederne, ved Inddragelse af Lade-gaardsmarken og ved Anlæg paa Kajen mellem Gasværket og Langebro.

2. Anlæg af en Station paa Citadellets Glacis, til hvilken særlig endel af Godstrafiken skulde henvises, men som tillige skulde tjene som Personstation for den nordlige Del af Byen, og som skulde forbindes med Banenettet ved en dobbeltsporet Bane til Hellerup og en dobbeltsporet Forbindelsesbane over Vognmandsmarken til en Station ved Nørrebro, fra denne en dobbeltsporet Forbindelsesbane til Frederiksberg Station, som skulde udvides.

Foruden disse Forbindelser skulde bygges et 3dje Spor mellem Lyngbyvejen og Hellerup og mellem Nørrebro Station og Hovedstationen, samt Spor fra Citadelsbanegaarden til Toldboden og de nye Nordhavns-Anlæg.

3. Erstatning af Niveauoverkørslerne for Vodroffsvej, Ørstedesvej og Byløvsvej med Viadukter over begge Baner.
4. Anlæg af nye Maskinværksteder ved Nørrebro eller Frederiksberg Station.

Mod dette Forslag af den sjællandske Jernbanedirektion har Flertallet i den nu sluttede Kommission fremført: At Østerbro Station ikke kan faa et heldigt Driftsgrundlag. Man kan ikke lade Nordbanetog lægge Vejen om ad Østerbro med denne som en Slags Mellemstation, da det vilde forøge Kørelængden til Hellerup med en Mil, foruden at Togene maatte rebroussere paa Østerbro Station. Man kan ikke lade Nordbanetogene vekselvis udgaa fra Hovedstationen og Østerbro Station, fordi man da vilde berøve Byens Hovedstation ved Vesterbrogade endel tilvante Tog. Opretter man udover Hovedstationens Tog særlige nye Nordbanetog fra Østerbro, da vil selv en begrænset Tilfredsstillelse af Krav fra Byens nordlige Del dog medføre betydelige Udgiftsforøgelser for Driften og forøgede Vanskeligheder fra de i Forvejen stærkt belemede Nordbanelinjer. Vilde man endelig drive Linjen Østerbro—Hellerup som en Sidelinje, saa vil ikke blot Driftsudgifterne forøges, men ogsaa baade Publikum og Drift lide under de Ulemper, som følge med en kort Sidebane.

Er den isolerede Østerbro Station saaledes uheldig stillet med Hensyn til Nordbaneforbindelsen, saa er den det selvfølgelig i endnu langt højere Grad med Hensyn til Forbindelsen med Vestbanerne; den vil i saa Henseende blive utilfredsstillende overfor Gods- og en eventuel Dampfærgetrafik, som saavel den ældre, som den sidste Banegaardskommission har ment maa slutte sig til Østerbro-Stationen. og den vil blive aldeles uden Betydning for den vestgaaende Persontrafik fra den Del af Byen, den skulde betjene.

Ligesom Jernbanedirektionens nu anlagte Nørrebro Station paa Grund af sin Beliggenhed er til forholdsvis liden Nytte for Nørrebro, saaledes vil den ellers vel beliggende Østbanegaard kun kunne blive til liden Nytte for dens Opland paa Grund af dens mangelfulde Forbindelse med Banenettet. For Publikum vilde Direktionsforslaget saaledes i hvert Tilfælde ikke bringe særdeles store Fordele gennem de nye Stationer, og det tør vel ogsaa antages, at Forslagets Hovedformaal har været at skaffe Driften og derigennem indirekte Publikum bedre Plads; men heller ikke i saa Henseende har man ment, at Forslaget vil gøre Fyldest.

De paa Hovedbanegaarden foreslaaede Personstationer ville saaledes vel kunne skaffe tilstrækkelig rummelige Lokaler og nogle flere Perroner; men dermed er saa ogsaa naaet, hvad der kan naas for Persontrafiken, som vedblivende vil hæmmes af de med den korte og indknebne Banegaard følgende mangelfulde Vilkaar for Togenes Ind- og Udløb, Rangering m. m.; de Ulemper for Persontrafiken, som Banegaarden for Tiden lider mest under, ville saaledes ikke blive hævede, og det samme maa sikkert siges med Hensyn til Godstrafiken. Denne skulde udvides over Maskinværkstedernes Plads, men den vil her faa meget korte Sporlængder og en i Forhold til Udgifterne altfor ubetydelig Udvidelse. Paa Ladegaardsmarken vilde der ganske sikkert vindes endel Plads, men med en uheldig Beliggenhed i den skarpe Indkørselskurve, skilt fra Byen ved St. Jørgenssø og Banegaarden, fra Nørrebro ved den stærkt befærdede Bane, og med en uheldig Form, der vilde medføre korte Spor med en Mængde Drejeskiver og dermed et kostbart Anlæg og en kostbar Drift. Ved Kallebokajen tænktes derhos anlagt en Slags Filial-Godsstation paa selve Kajen, der skulde vedblive at være Havnekaj.

At denne sidste Vej til at hjælpe paa Banegaardens Pladsmangel kun kan betragtes som en Slags Nødhjælp, behøver jeg neppe at paavise nærmere, men at grunde en ny og bedre Ordning paa Nødhjælpsforanstaltninger, er neppe rigtigt.

Man har endvidere og vistnok med Rette ment, at Direktionsforslaget ikke har taget tilstrækkeligt Hensyn til, at det i Tiden vil blive nødvendigt at skaffe flere Indløbsspor baade for Vest- og Nordbanerne.

Endelig vil det for Direktionsforslaget neppe være muligt at fjerne Niveauoverkørslerne over Indløbssporene paa en tilfredsstillende Maade. Direktionen havde vel optaget Forslag om Viadukter for de vigtigste Veje over Banen, men kun kunnet gøre det i Forbindelse med Vejforlægninger, der ikke blot vilde medføre store Erstatningskrav, men tillige gave en saa mangelfuld Løsning med stejle Ramper og betydelige Omveje, at de neppe vilde blive godkendte af vedkommende Vej-avtoriteter. At fjerne Niveauoverkørslerne ved at hæve Banens Niveau over Vejene, lader sig ikke gøre efter Direktionsforslaget, fordi Banegaarden ikke tillader at begynde med Stigning, før man omtrent er ved Vej-skæringerne, og fordi alle Indløbssporene ere Hovedlinier, som ikke taale stærke Stigningsforhold, ikke at tale om, at det vilde blive meget kostbart og vanskeligt at gennemføre en Løftning af Banelinierne, medens disse holdes i fuld Drift, hvilket vilde være nødvendigt efter Direktionsforslaget.

Jeg kan i Korthed rekapitulere Hovedindvendingerne mod dette saaledes:

1. Pladsforøgelsen paa Hovedstationen bliver saa ringe, at man i Tiden og rimeligvis snart maa blive tvungen ind paa at gøre Centralstationen til udelukkende Personstation og skaffe Godstrafiken Plads paa andre Steder, dermed fastslaaer man for bestandig en af alle Driftsfolk forkastet Deling til forskellige Punkter, der tilmed staa i ubekvem og mangelfuld Bane-forbindelse, og det en Deling paa det for Publikum uheldigste Grundlag, at Persontrafiken henvises til ét Sted, almindelig Varetrafik til et andet, grove Varer til et tredje osv.
2. Niveaupassagerne bibeholdes. Særlig af denne

Grund vil Centralstationen og dens Indløbsspor blive ved med at være en forulempende Kile ind i Byen, og Ulemperne ville med hver Dag voxe.

3. Man faar saa urimeligt lidt for Pengene, fordi man paa en uheldig formet, indkneben og dog meget kostbar Plads skal i stor Udstrækning omdanne alle Banegaards-Anlægene under de vanskeligste Vilkaar, en omfattende Ombygning af Anlæg, der under Ombygningen maa holdes i fuld Drift.

Jeg har hermed søgt at antyde de Hovedindvendinger, som den nys afsluttede Kommission har fremført mod Direktionsforslaget.

De andre ældre Projekter skal jeg ikke komme nærmere ind paa, fordi de bedste af dem nu vilde være uigennemførlige paa Grund af de forandrede Forhold, saa at de alene af den Grund med Rette tilhøre Historien. Kun skal jeg gøre opmærksom paa, at ved Siden af større eller mindre Mangler laa der gemt i dem mange gode og rigtige Tanker og mange af disse er det atter lykkedes at faa optaget i det Projekt, hvortil den nu afsluttede Kommissions Flertal har sluttet sig.

Inden jeg kommer ind paa dette, skal jeg endnu omtale, at 2 af denne Kommisions Medlemmer (Obersterne Hedemann og Koefoed) have skilt sig fra de andre og fremsat et Mindretalsforslag.

Dette kan nærmest betragtes som en Fortsættelse af den ældre Jernbanedirektions ovenfor omtalte Forslag, som det kun har søgt at indskrænke paa forskellige Punkter. Det foreslaar saaledes at bibeholde Niveau-overkørslerne ved Bylowsvej og H. C. Ørstedesvej, det opgiver at inddrage Ladegaardsmarken, stiller Anlægene ved Kallebokajen i Bero og forlægger Maskinværkstederne til en Opfyldning i Kallebostrand. Endelig foreslaar Oberst Hedemann, at der ved den nordre Havn kun anlægges Spor og andre Etablissementer for Godstrafiken, medens Oberst Koefoed dertil vil føje en Personstation ved Kastellet, som dog kun skulde benyttes i Sommermaanederne for Lysttog ad Nordbanen. Skulde de derefter af Mindretallet foreslaaede Anlæg vise sig utilstrækkelige, saa henviser det til forskellige Arealer saaledes: den Snip af Ladegaardens Jorder,

hvor den nuværende Ladegaard findes, Vandværkets Filterareal og en Opfyldning i Kallebostrand til Vestbanernes grovere Godstrafik, foruden til Sporanlæg paa Kallebokajen.

De Indvendinger, Kommissionsflertallet har fremført mod det ældre Direktionsforslag, kunne alle og blot med endnu større Vægt gøres mod dette Mindretalsforslag, kun at Driftsindvendingerne mod Direktionsforslagets Personstation i Byens østlige Del selvfølgelig bortfalde, forsaavidt Oberst Hedemann helt, Oberst Koeboed tildels opgive Anlæg ogsaa af denne Station; men at klare Indvendinger paa denne Maade, minder dog lidt vel meget om at faa Feberen paa Døren ved at slaa Patienten ihjel, og hvorledes det skulde forsvares at slaa en Østbanegaard ihjel netop nu, det fatter jeg ikke. Kravet paa denne har lydt fra Begyndelsen af 60'erne, den ældre Kommission erkendte fuldt ud dets Berettigelse og ansaa det for uafviseligt, naar den nye Nordhavn blev anlagt; nu er dette Anlæg halvt færdigt, der er Mulighed for, at det vil faa en særlig betydningsfuld Anvendelse som Frihavn, en ret anseelig Bebyggelse har allerede begyndt at udvikle sig paa de omliggende Terrainer, og en yderligere Bebyggelse kan forventes her mere end i nogen anden Del af Byen. Naar dertil kommer, at en Optælling siger os, at den af Flertallet foreslaaede Station ved Øster-Allé allerede nu er Centrum for en Befolkning paa mere end 80,000 Indbyggere, saa tror jeg ikke, at jeg behøver at fremføre mere for at godtgøre Forkasteligheden af at slaa Stationen ihjel. Men slaar man den ikke ihjel, saa bliver man heller ikke Feberen kvit, og den Uro og Forvirring, den vil bringe ind i Banesystemets Drift, gælder da Mindretalsforslaget lige saa vel, som den gjaldt den tidligere Direktions Forslag.

Alle de andre Indvendinger, der ere gjorte mod dette Forslag, gælde ogsaa Mindretalsforslaget kun i højere Grad, fordi det overalt kun har søgt at beklippe det ældre Forslag. Jeg skal ikke gentage disse Indvendinger, men kun gentage, hvad jeg før udtalte, at disse Forslag tiltrods for de meget store Udgifter, som de ville medføre, efter Flertallets Mening ikke kan siges at løse Spørgsmaalet om en Ordning af Bane-gaardsforholdene ved København. Saavidt jeg har kunnet skønne, har Mindretallet heller ikke sigtet saa højt, dets

Maal synes nærmest at have været, at vise en Vej til uden at køre fast at faa udsat denne Løsning saa længe som muligt, men med en saadan Udsættelse gaar det som med de sibyllinske Bøger, den bliver for hver Gang mere og mere skæbnesvanger og ender i, at en god Løsning bliver umulig. Og selv det beskedne Maal, Mindretallet har stillet sig, tror jeg ikke, man kan sige, det har naaet, thi naar Grunderhvervelsen tages med i Beregningen, hvad Enhver vil erkende den maa, saa vil det medføre næsten lige saa store Udgifter som Flertalsforslaget. Alt i alt tror jeg derfor, at Flertallet har Ret, naar det udtaler, at det ikke kan erkende, »at Mindretallets Forslag i nogen væsenlig Grad afhjælper de Mangler, som hæfte ved den nuværende Ordning af Banegaardsforholdene ved København. Af nye nyttige Anlæg yder det egentlig kun et Havnespor til nordre Havn og en bedre Hovedbygning for Nordbanen, alle de øvrige Udvidelser og Forandringer, som det har foreslaaet, ere, som paavist, af en meget tvivlsom Værdi: ligesom: »at det selv uden den af Oberst Koefoed foreslaaede Personstation ved Østerbro neppe vil kunne gennemføres for et mindre Beløb end 14 à 15 Millioner Kroner. Men at ofre et saadant Beløb — næsten lige saa meget, som Flertalsprojektet vil koste — paa et Foretagende, som ikke engang fuldt ud afhjælper bestaaende Mangler eller tilfredsstiller den bestaaende Trafik, og som ikke tager Hensyn til fremtidige hensigtssvarende Udvidelser, vil formentlig ikke kunne forsvares.«

Ligesom jeg har ment at kunne gaa let hen over de forskellige ældre Forslag, skal jeg ikke heller uden nærmere Anledning komme ind paa det Forslag, som jeg selv for 3 Aar siden fremsatte. Kommissionen kunde af forskellige Grunde ikke slutte sig til det. Paa den samme Tid erkendte den, at der i det var saa meget rigtigt, at den fandt sig beføjet til at anmode mig om, under dens Kritik at omarbejde det, og jeg har saaledes haft den Ære at foretage de Undersøgelser og Projekteringer, paa hvilke Flertalsforslaget hviler, idet der senere ved Overingeniør Tegner og Havnekaptajn Lüders er foretaget yderligere Undersøgelser og en Detalj-Projektering for endel af Forslaget, nemlig Østbanegaarden med dertil hørende Dampfærganlæg samt disses Forbindelse med den nuværende Nordbane

ved Lyngbyvejen og med en eventuel Kystbane ved Hellerup.

Flertalsforslaget gaar ud paa Følgende:

Den gamle Hovedstation opgives, og der anlægges en ny Centralstation langs Kallebostrand, tildels paa Opfyldning i denne. Personbanegaarden skydes op imod Vesterbro, saaledes at dens Hovedbygning kan lægges lige Syd for Frihedsstøtten. Stationens Midte optages af Rangerspor, til hvilke imod Øst slutter sig en Godsbanegaard og mod Vest Lokomotivdepoter, Værksteder og Oplagspladse. Det Hele danner saaledes et samlet Komplex af alle de til en stor Centralstation hørende Anlæg og Indretninger. Til Godsstationen slutter sig den alt bestaaende Havnebane.

Fra Centralstationen udgaa følgende Banelinjer:

- a) en dobbeltsporet Bane, der er ført under Vesterbrogade, derfra i en Kurve gennem Vandværkets Terræn og det nye derved beliggende Anlæg og videre gennem Boulevarden som forsænket Bane til Østerbrogade, hvor Østerbro Station anlægges. Herfra svinger Banen imod Nord, løber langs den nye nordre Havn, her som løftet Bane, svinger derfra ind i Landet og føres, efter at have passeret under Strandvejen, til Hellerup Station, hvor den slutter sig til de herfra udgaaende Baner til Hillerød—Helsingør og til Klampenborg.

Østerbro Station er projekteret som større Mellemstation, fra den kan der føres Havnespor dels til den nye nordre Havn og dels til Toldboden. Den er lagt saaledes, at den kan bringes i umiddelbar Forbindelse med et Syd for den nordre Havn etableret Dampfærgeanlæg.

- b) en dobbeltsporet Bane, ligeledes under Vesterbrogade, stigende op igennem den gamle Stations Terræn, ved hvis nordlige Ende den falder ind i den nuværende Nordbane, der forøvrigt følges, saaledes at Banen føres over Veje og Gader indtil Lyngbyvejen, som føres over Banen.
- c) en enkeltsporet Bane, ligeledes under Vesterbrogade, stigende op igennem den gamle Stations Terræn, ved hvis nordlige Ende den falder

ind i den gamle Vestbane, der løftes over Vejene til Frederiksberg Station, hvor den slutter sig til den herfra udgaaende enkeltsporede Frederikssundbane og til den dobbeltsporede Bane til Vigerslev.

- d) en dobbeltsporet Bane, der løber ud fra Centralstationen i modsat Retning af de foran nævnte Linjer, nemlig langs Kvægtorvets og Vestre Gasværks sydlige Grænse. Den er ført gennem Valby Bakke, idet man for en Del har genoptaget den ældre, nu nedlagte Banestrækning. Ved Vigerslev slutter denne Linje sig til den bestaaende Vestbane.

Foruden de bestaaende Banelinjer faar man saaledes en ny dobbeltsporet Bane til Hellerup, den nye Vestbanelinje gennem Valby Bakke, bygget saaledes, at der er Plads til indtil 6 Spor, og alt lagt til Rette for en Baneforbindelse med Amager. Man har dermed sikret, at Centralstationen til enhver Tid kan faa den bedst mulige Forbindelse med de Baner, der overhovedet kan tænkes førte til Byen. Ved de foreslaaede Forbindelsesbaner over Valby Marker, Landbohøjskolemarken og Vognmandsmarken har man skaffet København Mulighed for at faa en af 2 Ringe sammensat ringformet Lokalbane, hvis yderligere Udvikling man vel har forbeholdt Fremtiden, men dog samtidig sikret sig.

Af Personstationer har Projektet foruden Centralstationen, der flyttes syd for Frihedsstøtten, Frederiksberg Station, der bevares hvor den er, og Nørrebro Station, der flyttes hen til Nørrebrogade, følgende nye Stationer: en Østerbro-Station hvor Østerbrogade skærer den gamle Voldgrav, en Station ved Strandvejen udfor Svanemøllen, en Station ved Ladegaardsaaen, hvor denne skæres af Bylowsvejen, og endelig en Station ved Valby.

Efter en foretagen Beregning ville disse Stationer blive Centrer for følgende Antal Indvaanere:

Centralstationen	151,000
Østerbro Station	81,000
Stationen ved Ladegaardsaaen . .	63,000
Frederiksberg og Nørrebro hver c.	14,000

og disse Stationer ere i organisk Forbindelse med hele Banenettet. Man kan af denne Grund og fordi Central-

stationen har Perroner nok opstille en Drift, der, om det skal være, skaffer alle Stationer Forbindelse med Hovedtogene til og fra København uden at forøge disses Mængde. Blot som Illustration skal jeg tillade mig at antyde en saadan Drift, der naturlig kan passe ind i den nye Ordning.

De nordfra kommende Tog, altsaa: et Kystbane-Tog, et Hillerød-Tog og et Frederikssund-Tog komme ind til Hovedstationen omtrent samtidig og kort før Afgangstiden for Hovedtogene ad Vest- og Sydbanen; dermed komme ikke blot alle nordsjællandske Stationer, men ogsaa de forskellige københavnske Stationer i Forbindelse med disse Hovedtog. Paa samme Maade kunne de københavnske Stationer faa deres Godsforbindelse med samtlige Baner ved blot at berøres af Godstogene paa den Linje, de ligge ved.

De ser saaledes i det Hele taget, at Forslaget paa en Gang byder Driften de store Fordele, som følge med en stor og komplet Centralstation, og samtidig byder det Publikum forskellige paa passende Steder spredte Stationer, som paa et simpelt og naturligt Driftsgrundlag komme i Forbindelse ikke blot med den enkelte Linje, hver især er beliggende ved, men ogsaa med de andre Banelinjer, gør dem saaledes til fuldt nyttige Stationer for den Bydel, de skulle betjene, og ikke til Stationer, hvor man kun faar Forbindelse med respektive Kystbanen, Hillerødbanen eller Frederikssundbanen, endsige hvor man kun faar Forbindelse med en Stump Sidebane.

Forslagets øvrige Fortrin i Retning af Plads paa alle Punkter, Borttagelse af saagodtsom alle Niveauskæringer i og ved København, heldig Tilslutning for Dampfærgen m. m., skal jeg ikke brede mig over; man faar i saa Henseende ved at kaste et Blik paa Planerne det fyldigste Indtryk af, at Flertallet har forlangt Spørgsmaalet om Ordningen af Jernbaneforholdene i vor By løst fuldt ud. Derimod tror jeg, det vil være rigtigt at søge at belyse det ved, at jeg fremdrager de Indvendinger, jeg har set eller hørt fremførte dels fra Mindretallet, dels andets fra.

De tekniske Indvendinger, der ere gjorte mod de forsinkede Baner og Stationer, at de ville generes af Sne, Grundvand, Halvmørke osv. og genere Byen ved

Røg, Damp m. m., skal jeg ikke uden nærmere Anledning komme ind paa, de imødegaaes bedst derigennem, at Flertallet, som fuldstændig har underkendt dem, i sin Midte tæller Generaldirektøren for Statsbanedriften, Chefen for Banernes tekniske Afdeling, Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg, Havnekaptajnen og Københavns tekniske Borgmester, som alle i særlig Grad ere i Stand til at bedømme og værdsætte disse Ulemper. Naar der videre er sagt, at disse forsænkede Baner ikke kunne komme i Forbindelse med saadanne Anlæg, der maatte ønske det, f. Ex. Grønttorvet, saa skal jeg bemærke, at ved de 2 Banegaarde i Nord og Syd, hvor denne Fordring gælder, idet man ganske vist maa ønske her at være i Forbindelse med Havneanlægene, der har man just denne Forbindelse saa bekvem som muligt er, eftersom Banc og Havn her ligge i samme Niveau; langs selve Forbindelsesbanen, altsaa paa en fri Banestrækning tilmed af ringe Længde, vil der derimod under ingen Omstændigheder blive Tale om saadanne Tilslutninger, undtagen maaske netop for Grønttorvet, men her faar man just en Mulighed for, forholdsvis nemt og billigt at skaffe Forbindelse tilveje ved Spor i et fra Gadernes forskelligt Niveau, saaledes som Berlin har gjort med sine Torvehaller og Paris agter at gøre. — Vil man imidlertid tillade en Forbindelse gennem Spor i Gaderne, saa er denne heldigere bragt tilveje efter Flertallets Forslag fra et Sidespor ved Gydenløvesgade, hvor Banen ikke er forsænket, end fra den nuværende Banegaard, hvor den maatte udgaa fra en Drejeskive ved Klampenborgstationen, altsaa fra et Punkt, der er skilt fra Gods-Banegaarden ved samtlige Hovedspor.

Saa er der sagt, at man af Hensyn til Publikum skal undgaa løftede og forsænkede Stationer. Dertil kan simpelthen svares, at naar et Banekomplex blandt andet er Gennemgangsled for en stor Trafik, og naar det som saadant skal bringes i Forbindelse med en stor By og særlig naar dette skal ske paa flere Punkter af denne, da kan det i Reglen kun ske paa en for Byen heldig Maade ved, at Banen passerer Byen i løftet eller sænket Niveau, alt eftersom Forholdene kræve det, men dermed følger atter, at den vil faa løftede eller sænkede Stationer. Disse ere ogsaa af denne Grund blevne mere og mere almindelige rundt omkring i den øvrige

Verden. — Fordelene ved disse Stationer ere iøjnefaldende. Publikum kan faa Adgang til dem fra alle Sider. Det samme gælder om Baneforbindelserne, at disse uden Kollision med de omgivende Gader og Veje kan føres i forskellige Retninger til og fra Stationen. Endelig kan der i hele dennes Arrangement opnaas den størst mulige Koncentration baade af Perroner, Lokaler og disses indbyrdes Forbindelse. Jeg skal som Illustration nævne, at medens Direktionsforslaget havde en Vest, en Nord- og en Klampenborgbanegaard, beliggende omtrent som nu, altsaa fjærnede fra hinanden med Afstande, Enhver kender, gaar det nye Forslag ud paa en Centralstation med 10 à 11 parallelt liggende Perronsider og med alle Stationslokalerne liggende umiddelbart over Perronerne.

For nu at opnaa de mange Fordele, en saadan Station byder, forlanger man, at Publikum for at komme til eller fra en Perron skal passere op eller ned ad en ialt ca. 7 Alen høj Trappe, det vil sige saameget som mellem Gaden og en almindelig ikke højt liggende 1ste Sals Etage. Bagagens Transport op og ned sker ved Elevatorer, som for den Sags Skyld godt kunne være til Disposition ogsaa for syge og svagelige Rejsende. Da det nu er de færreste, der her i Byen bo i en Stue-Etage, saa følger deraf, at man i Reglen daglig, altsaa ogsaa den Dag, man skal ud at rejse, maa op og ned ad en eller oftest flere Etagers Trapper blot med den Forskel, at man her ikke har Elevatorer, der bringe Bagagen op eller ned. Det er derfor aldeles meningsløst, at gøre Væsen af disse Trappeforbindelser her, ligesaa lidt som de har hindret, at man rundt i Evropa, hvor det ellers passer, gaar over til løftede og sænkede Stationer.

Saa er der mod Forslaget indvendt, at Frederiksberg Station kommer til at ligge ved en Side- og en Lokalbane, istedetfor som nu ved en Hovedbane. Ved Siden af Projektets mange Fordele bliver Indvendingen dog forsvindende saa meget mere som man kan reducere den saa meget, man vil, hvis man anser dette fornødent. Der er nemlig Intet til Hinder for at lade de Vestbanetog, som har mest Betydning for Stationen, vedblive at passere den, jeg mener hermed de almindelige Persontog, idet disse ikke ere større, end at de altid kan passere den stærkere Stigning, som vil frem-

komme paa Strækningen mellem Farimagsgade og Vodroffsvej, thi Projektet gaar jo ikke ud paa at nedlægge Banelinien mellem Frederiksberg og Vigerslev. Dertil kommer, at de forbedrede Forhold ved Centralstationen, som før omtalt, ville gøre det muligt at lade de Nord fra kommende Tog, deriblandt ogsaa Frederiksundtogene komme ind paa de Tider, hvor Hovediltogene afgaa mod Syd og Vest, saa at Rejsende fra Frederiksberg gennem et saadant Frederikssundtog kunne komme i Forbindelse ogsaa med Iltogene, til hvilke de nu maa gaa eller bruge Droske. Som lokal Godsstation vil Frederiksberg beholde samme Betydning som nu, ligesom dens Forbindelse med Frederikssundbanen er uberørt af Projektet. Endel af dens Opland kan endvidere faa Nytte af Valby-Stationen, og hele Oplandet vil ved Sygehjemmet faa en betydelig lettere Adgang til Nord- og Klampenborgbanerne.

Aldeles fraset de Fordele, som just Byens perifere Strøg, hvortil Frederiksberg hører, i Tiden vil kunne faa gennem en Ringbaneforbindelse, er det saaledes et Spørgsmaal, om ikke Frederiksbergs Beboere ville faa fuld Kompensation for hvad de maatte miste ved Forslagets Gennemførelse. Jeg tror ikke let, man kan finde bedre Bevis paa Fuldkommenheden i det foreslaaede Banesystem end at dette kan siges om det eneste Strøg ved Byen, for hvilket der overhovedet kan være Tale om, at det berøves noget Gode.

Saa er der gjort Indvending mod Banegaards-Anlæggenes Flytning, og særlig har jeg set udtalt, at Klampenborg-Stationen »flyttes 1200 Alen fra Byens Centrum«; ja, hvor er Byens Centrum med Hensyn paa Klampenborgtrafiken, thi det er dog vel derpaa, det kommer an, jeg antager, det er ved Amagertorv eller maaske Gl. Torv, men begge disse Punkter ligge lidt nærmere ved Flertallets end ved den nuværende Klampenborg-Station. Der er ogsaa sagt, at Godsbanegaarden »forlægges til en af Byens yderste Udkanter«; dette lyder særlig bestikkende, selv for den, der kaster et Blik paa Kortet, og dog gælder det kun for en ringe Del af Forstæderne og tilmed de Forstæder, der til den modsatte Side have og beholde Godsstationerne ved Frederiksberg og Nørrebro: for den egentlige By gælder det derimod ikke, fordi man nu engang ikke kan køre tværs over Hovedbanegaarden, men maa rundt til

Krogen ved Gamle Kongevej, hvoraf følger, at alt hvad der ligger Nord for Frederiksberggade faar lidt længere (3 à 400 Alen), men saa snart man kommer Syd for Frederiksberggade, svinder Forlængelsen, fra Amagertorv er der saaledes allerede kortere til den nye Godsbanegaard, og langt kortere bliver der fra Gammelholm, Slotsholmskvarteret osv., endsige fra Kristianshavn. Vilde man i det Hele opstille en Tyngdepunktberægning for Jernbanegodsets Mængde Gange dets Afstand til de 2 Godsbanegaarde, Flertallets og den nuværende, turde det være et stort Spørgsmaal, hvilken der i Realiteten vilde vise sig at ligge mest centralt. Dertil kommer endelig, at er man saa inde paa Flertallets Godsbanegaard, saa er man paa en rummelig og bekvem Bane- gaard, men hvordan er og endnu mere bliver den Godsbanegaard, man kommer ind paa i Krogen ved Gl. Kongevej. Jeg har omtalt dette saa udførligt, ikke blot for at vise, hvor nær man i hvert Tilfælde er ved at kunne helt opløse saa bestikkende Paastande, som at Klampenborg-Stationen flyttes 1200 Alen bort fra Byens Centrum og at Godsbanegaarden flyttes ud til en af Byens yderste Udkanter, men særlig fordi det har sin store Betydning at faa Øje for, hvor lidt alle Vilkaar forrykkes ved Hovedstationens Flytning fra dens nuværende kostbare og indknebne Plads til den ny Plads ved Kallebostrand. Det er nemlig ikke noget nyt, at man skaffer sig en ny og rummelig Centralstation ved Flytning, den Udvej har man valgt paa mange, ja de fleste Steder, hvor man har kunnet, men i Reglen medfører en saadan Flytning, som Enhver let vil forstaa, betydelige Afstandsforøgelser, og det er vist et Særsyn, at man med saa ringe Udgift kan faa en ny, i alle Henseender bekvem og rigelig Centralstation uden i nogen Retning at faa kendelige Afstandsforøgelser.

Jeg kommer nu endelig til det, jeg vil kalde de store Indvendinger. Den største er vel den, at Flertalsforslaget, som koster 26 Millioner, er for stort for vore Forhold. Dertil kan sikkert siges, at enhver Løsning, der gaar nogenlunde tilbunds og tager alting med, vil komme til lignende Summer. Flertallet har vist, at Direktionsforslaget paa et lignende Beregningsgrundlag vilde komme op til ca. 27 Mill. Kroner, altsaa en mindst ligesaa stor Sum.

men uden at rumme den store Fordel, at Summen ad forskellig Vej kan reduceres betydeligt, thi naar Flertallet nævner 26 Mill. Kroner, saa følger det med Rette til, at heri kan fradrages betydelige Beløb, hvis Størrelse det ikke har givet i Tal, fordi der for disse præciseres maa gaa nogle Forhandlinger mellem Stat og Kommune. Flertallets Skøn om, hvor langt en saadan Reduktion vilde bringe Overslagssummen ned, har man kun i forskellige Ytringer, f. Ex. den, at Mindretallets Forslag, naar Grunderhvervelsen regnes med, neppe vil kunne gennemføres for et mindre Beløb end 14 à 15 Mill. Kroner, men at ofre et saadant Beløb — næsten ligesaa meget som Flertalsforslaget vil koste — osv. Flertallet hævder saaledes, at dets Forslag, som paa alle Punkter har forlangt Spørgsmaalet løst, og løst tilbunds, at dette Forslag neppe vil koste mere end Mindretalsforslaget, hvis Maal øjensynlig kun har været at blive staaende ved saadanne Udvidelser, der kunne hindre, at vi i den nærmeste Tid køre fast, og som endda efter de Sagkyndiges Udtalelser ikke har naaet dette beskedne Maal. Hvis Flertallet altsaa virkelig har blot tilnærmelsesvis Ret i dets Paastand, at de ville koste lige meget, saa er dets Forslags finansielle Fortrinlighed dermed bedst godtgjort. Jeg skal derfor sammenstille det økonomiske Grundlag for de 2 Forslag, ikke for at kritisere Mindretalsforslaget, men for at belyse Flertalsforslaget, hvilket kun kan ske gennem en Sammenligning med andre Løsninger. Vilde man forbedre Mindretalsforslaget, f. Ex. ved at indtage hele Vandværket, Filterarealerne m. m., ja saa blev Flertalsforslagets økonomiske Fortrin blot endnu langt mere iøjnefaldende.

Naar man gaar ud fra, at Mindretallets Anlæg ved Hovedbanegaarden skulde være omtrent de samme, som det tidligere Direktionsforslag, saa vil Anlægssummerne blive 4 à 5 Mill. Kroner: hertil maa lægges 800,000 Kr. for 20,000 Kv.-Alen af Vandværkets Areal, beliggende ved en Hovedvej midt i Byen og saaledes, at dets Afgivelse vil defigurere Vandværkets Grund, endvidere 1,200,000 Kr. for ca. 60,000 Kv.-Alen af Ladegaardens Jorder, der ligge langs med Ladegaardsaaen, og paa hvilke findes dennes Bygninger. Endelig maa der paaregnes en Erstatningssum for Ret til Udvidelse af St. Jørgenssø Dæmningen og for Areal til Viadukt-

ramperne for Vodroffsvej m. m. Alt i alt vil saaledes Udgiften til de af Mindretallet foreslaaede Udvidelser ved Hovedbanegaarden, om ogsaa selve Anlægene paa Ladegaardssnippen udskydes, dreje sig om ca. 7 Mill. Kroner.

I Stedet for at udføre disse Arbejder, vilde Flertallets Forslags første Led blive Fremstilling af Stationspladsen i Kallebostrand og dennes Forsyning med endel, f. Ex. Halvdelen af de her bestemte Anlæg for saavel Gods- som Persontrafik. Disse Arbejder inklusive Grunderhvervelsen koste ca. 10,000,000 Kr., men heraf vil endel blive forrentet ved, at man foruden Stationspladsen faar mindst 400,000 Kv.-Alen, som foreløbig kan lejes ud. Hvad man kan faa i Leje for disse Pladser, kan kun bero paa et Skøn; de ville faa en passende Dybde og komme til at ligge heldigt mellem Banegaard og By eller Havnekaj; til Halvdelen vil der samtidig med deres Anlæg paa Forhaand være Lejere fra de Pladser i dette Terræn, som maa blive opsagte saa snart Banegaardsanlægget her udføres. De nu for Kommunens Arealer her gældende Lejeafgifter pr. Kv.-Alen ere 40 Øre, for nogle Pladser 50 Øre aarlig og Lejen er med Halvaars Varsel; urimeligt skulde det saaledes ikke synes at forudsætte en lignende Lejeafgift for de nye Pladser, som man kan leje bort ikke paa Halvaars Varsel, men for 20, ja om det skal være 30 Aar. Og gør man denne Forudsætning, saa har man herigennem en Forrentning af 4 Millioner Kroner.

Med Hensyn til Anlægget af nye Maskinværksteder med dertil hørende Forbindelsesbaner, kan det antages, at de efter de 2 Forslag ville koste lige meget, nemlig noget over 2,000,000 Kr.

Vil man være meget imødekommende, kan man ogsaa forudsætte ens Ofre med Hensyn til den østlige Banegaard og de forskellige Forbindelsesbaner, nemlig knap 5,000,000 Kr. foruden Statsarealerne. Jeg siger: »vil man være imødekommende« og mener dermed, at man vel for Flertalsforslaget har en Ret til at regne, at disse Statsarealer ville blive rekompenserede ved den Værdiforøgelse, Stationsanlægget bringer de langt større Statsarealer, i hvis Midte den anlægges, fordi denne Station efterhaanden vil bringe alle en Banestations Goder. ogsaa bekvemme Personforbindelser, medens det samme ikke bliver Tilfældet med Mindretallets Station.

Denne sidste maa i og for sig ogsaa være større, fordi den ikke blot skal gøre Nytte for det Opland, den beregnes paa, men ogsaa maa lægge an paa i Tiden at kunne degagere Hovedstationen for noget af dens Godstrafik, hvad der i og for sig aldrig burde være Tale om og selvfølgelig heller aldrig vil blive Tale om efter Flertalsforslaget.

Holder man nu imidlertid for begge Løsninger disse Statsarealer udenfor Beregningen, hvad der i hvert Tilfælde for Flertallets Vedkommende er finansielt berettiget, saa vil den endelige Sammenligning vise, at Mindretallets Anlæg bestaar af 3 af hinanden nogenlunde uafhængige Dele til ialt ca. 14 Millioner Kr., Flertallets tre ligesaa vel sondrede Dele til ialt 17 Millioner Kr., hvoraf imidlertid 3 à 4 Millioner forrentes ved Udleje af de ved Anlægget fremstillede men for en Aarrække overflødige Arealer. Den Sum, der skal forrentes af Banerne, er saaledes ens.

Foruden de Anlæg, der tildels falde sammen, faar man saa efter Mindretalsforslaget en Udvidelse af Hovedstationen, om hvilken Driften erklærer, at den kun vil være til ringe Nytte, og at den i hvert Tilfælde ikke vil hæve de Mængder, der særlig trykke. Efter Flertalsforslaget beholder man den nuværende Station som den er og faar en ny vel udstyret Hjælpestation Syd for Vesterbrogade. Man vil da kunne vise f. Ex. endel af Vestbanernes Trafik over til denne ny Station. Dermed vil ganske vist følge en Deling af Trafiken enten paa den ene eller den anden Maade, hvilket i og for sig er uheldigt og bør undgaas, men som dog er bedre end at køre fast eller rettere end at paadrage Banerne de store fuldstændig spildte Udgifter, der komme, naar man maa gøre Kraftanstrengelser for ikke at køre fast, noget vi stærkt nærme os henimod. En saadan Deling er ogsaa ganske anderledes tilladelig, naar den kun er et kortere eller længere Mellemstadium, som man kan gøre Ende paa, hvad Dag man vil, og allermest, naar man kan gaa ud fra, at Beslutningen om at gøre en Ende paa den vil blive forholdsvis let at tage, og det er det, der vil blive Tilfældet her. De Arbejder, som endnu staa tilbage efter Flertalsforslaget, Boulevardbanen, Forandringerne ved Indløbslinjerne og de sidste

Anlæg paa Hovedstationen ville nemlig ganske vist koste ca. $6\frac{1}{2}$ Millioner Kroner, men med deres Gennemførelse følger saa ogsaa, at den gamle Banegaards Areal bliver frit, hvorved man sandsynligvis kan indvinde just ca. $6\frac{1}{2}$ Million Kroner. Jeg siger sandsynligvis, fordi jeg selvfølgelig her atter maa sige, at Vurdering paa Forhaand kun kan hvile paa et rent Skøn, som baade kan overvurdere og undervurdere. — Naar jeg kommer til $6\frac{1}{2}$ Million Kroner, saa hviler det paa følgende Ræsonnement:

Det Areal, der bliver frit til Salg, vil saa godt som overalt blive overskaaret af Hovedfærdselsveje. Farimagsgadens Forlængelse til den nye Station og til Gl. Kongevej, Gl. Kongevejs ind mod Byen, Studiestrædes Forlængelse over mod Vodroffs Kvarteret, og endelig faar det Façader mod Vesterbrogade og mod St. Jørgenssø. Alle Grundene ville saaledes faa mere eller mindre fortrinlige Façader, ligesom det hele Areal jo ligger meget centralt i Byen. Det er med disse Forhold for Øje neppe urimeligt med Fradrag af Gadearealerne at forudsætte en Gennemsnitsværdi af 32 Kr. pr. Kv.-Alen, og med denne Pris vil det hele Areal med rundeligt Fradrag for Anlæg af Gader, Kloaker m. m. repræsentere en Nettosum af ca. $6\frac{1}{2}$ Million Kroner. Jeg gentager atter, at denne Vurdering selvfølgelig hviler paa et Skøn, men stort mindre vil den neppe vise sig at blive.

De ser saaledes, mine Herrer, at Flertallet i hvert Tilfælde ikke er langt fra at have Ret i, at dets Forslag og Mindretallets omtrent ville kræve lige store pekuniære Ofre, ligesom De vist vil indrømme, at stor Forskel er der ikke paa dem i Retning af at kunne gennemføres i forskellige Afsnit »efterhaanden som Forholdene tillade og kræve det«.

Saa er det sagt af Mindretallet, at der under Gennemførelsen af Flertalsforslaget vil fremkomme meget betydelige Ulemper og Vanskeligheder, medens man tværtimod tør paastaa, at Forslaget just paa dette Felt byder afgjorte Fordele, fordi man netop kun kan undgaa Ulemper for Drift og Publikum, naar man kan lade Driften beholde de bestaaende Anlæg, medens man udfører de nye.

Centralstationen, Østbanegaarden og Boulevard-

banen indtil Vandværket kan anlægges til enhver Tid uden at røre ved Banegaarden. Naar den nye Centralstation er færdig, henvises Vestbanens Drift til denne; og man lader imidlertid Nord- og Klampenborgbanens Drift foregaa uforstyrret, hvor den nu er, medens man bygger den korte Banestrækning mellem Vandværket og Vesterbrogade. Først naar den er bygget, henvises ogsaa Nordbaneforbindelserne til Centralstationen. Den eneste Driftsulempe fremkommer saa under det sidste Afsnit, hvor man for at borttage Niveauoverskæringerne paa en billig og hensigtssvarende Maade gaar til at løfte de nuværende Banestrækningers Niveau. Men netop dette Arbejde kan man udføre paa den Maade, det bør, fordi man uden væsentlig Ulempe kan indstille Driften over disse Linjer, thi alt, hvad der følger af en saadan midlertidig Driftsforandring, er, at Trafiken Frederikssund-Frederiksberg en kort Tid maa føres ind over Valby og Trafiken fra Nørrebro Station maa faa sin Forbindelse med Banenettet først gennem Østbanegaarden og saa gennem Centralstationen.

De ser saaledes, at netop fordi der etableres nye Baneforbindelser ved Siden af de gamle, er man istand til, overalt at faa Anlægene udførte ugenert af og saa godt som uden at genere Driften. — Dette vil selvfølgelig aldrig kunne blive Tilfældet ved Udførelsen af Mindretallets eller et hvilket som helst andet Forslag, der bliver paa den gamle Banegaard og bliver staaende ved de gamle Baneforbindelser. Her er just atter ikke en Mangel, men en Fordel ved det nye Projekt, en Fordel, som man altid tilstræber ved Ombygning af Banegaarde, men kun meget sjældent kan skaffe sig.

Mindretallet har endvidere indvendt, at man faar en Banegaard, der er altfor urimelig stor. I og for sig skulde dette jo kun være et Gode, men smaa som vi er og maa være benyttes dette Gode dog til at skræmme bort fra Flertalsforslaget, og jeg har da ogsaa set Skræmmebilledet fremført med de foruroligende Tal, at vi foruden nye Banegaarde faa en Hovedstation, der er 6 Gange saa stor som den nuværende — fra 25 til 150 Td. Land —. Ser man nærmere til, er dette dog ikke saa ganske korrekt. Thi for det første forbeholder man en stor Del af Arealet til Anlæg og fremtidig Udvidelse af Maskinværksteder, langs disse vil et ret betydeligt Areal blive optaget af Hovedsporene, der her kun kan

betragtes som frie Indløbsspor, og trækkes dette fra, bliver der som Banegaard kun ca. 100 Tdr. Land tilbage af det samlede ikke 150, men 140 Tdr. Land store Areal. Af de 100 Tdr. Land er man derhos fuldt paa det rene med, at 400,000 Kv.-Alen eller ca. 30 Tdr. Land ganske vist bør være let at faa fat i engang i Tiden, men at de foreløbig kan lejes bort. Hovedstationen begynder saaledes kun med 70 Tdr. Land, og det er ikke mere end 2 à 3 Gange den nuværende Station. Naar man nu véd, hvor generende det er for Driften, og hvor forholdsvis kostbart det har været i Anlæg at faa Plads paa vor nuværende Station til alt, hvad der maa være, og naar man yderligere véd, at vi er begyndt med at fordoble den ad den uheldigste Vej, Indførelse af Nattearbejde paa Stationen, fordi man ellers kører fast; naar man, som i Stations-Inspektørens Erklæring, ser, hvordan Driften maa udføre rent spildte Arbejder ved at rangere Vognene frem og tilbage, fordi der er Maaneder af Aaret, hvori den daglige Udvexling af Godsvogne paa Stationen varierer mellem 500 og 840, medens der paa Godspladsens samlede Spor kun kan anbringes 345 Vogne, saa synes det at være rigtigt og i hvert Tilfælde ikke skrækkindjagende, at Flertallet har forudsat en ny Centralstation 2 à 3 Gange saa stor som den nuværende. Naar der saa endelig i denne Sammenhæng tales om, at der samtidig foreslaas Anlæg af nye Banegaarde, saa er der god Grund til atter at gentage, at de nye Banegaarde ikke i nogen væsentlig Grad bør kunne formindske Centralstationen, fordi Formaalet med dem ikke er at degagere denne; paa den vil bestandig alle Tog formeres og til og fra den vil de alle gaa; nej Flertallets Maal med de nye Stationer er at skaffe Publikum Gods- og Personforbindelserne nærmere paa Livet; deraf vil ganske vist følge, at noget af det, jeg vil kalde Detail-Expeditionen, vil forlægges herhen, men den ringe Degagering, som dermed følger, vil neppe blive saa stor, som den almindelige Trafikforøgelse, der vil komme med de nye Stationer, og ligesom al anden Banetrafik skal have sin Hoved-Expedition paa Central-Stationen. Denne kan saaledes ingenlunde formindskes, fordi der anlægges Bistationer.

De ser altsaa, at Centralstationen sikkert ikke er regnet for stor.

Ja, mine Herrer, jeg har hermed søgt at imødegaa

de væsentligste Indvendinger, som jeg har set eller hørt fremføre, og ved Siden deraf fremdraget de Momenter, der fuldstændig berettiger Flertallet til at påstaa, at de 2 Forslag kræve omtrent lige store økonomiske Ofre, et ganske vist overraskende Resultat med Hensyn til 2 Forslag, hvoraf det ene giver alt, ja efter nogles Mening mere, end man kan ønske, medens det andet maa støtte sin Berettigelse paa pessimistiske Betragtninger over Københavns Fremtid.

• Overfor et saadant overraskende Resultat slaar man sig jo imidlertid ikke altid til Ro med nogle Tal, den sunde Sans er tilbøjelig til at sige: hvor er det muligt? Jeg vil ikke blot se, men ogsaa forstaa, hvorledes man kan komme til det mærkelige Resultat. Ja hertil kan jeg kun svare:

Det er muligt, fordi Flertallet i Stedet for at bygge videre, hvor der ikke er eller kan skaffes Plads til at bygge videre, i Stedet for at hylle sig ind i Talemaader om at bevare og udvikle det Bestaaende, har valgt den Vej til en Banegaardsforbedring, som man vælger overalt, hvor den kan vælges, at flytte fra en kostbar til en billig Grund: fordi Fremstillingen af de store nye Arealer til Flertallets Centralstation koster alt i alt $2\frac{1}{2}$ Kr. pr. Kv.-Alen, medens de Arealer, der derved blive disponible, i hvert Tilfælde ere værd det tidobbelte, og saa endelig fordi Hovedforbindelsesbanen, der ellers plejer at være det allerkostbareste ved en Banegaardsordning i Byer, der ere saa store, at de maa kræve flere Berøringspunkter med Banen, fordi denne Hovedforbindelsesbane her kan føres saa at sige gennem Hjertet af Byen uden at medføre nogen af de døde Udgifter, der pleje at bringe saadanne Anlæg op, ikke i Millioner, men i Snese Millioner.

Hvis De paa Kortet vil følge mig, da vil De se, at Banen fra Hellerup i Nord gaar gennem Midterlinjen af det bebyggede København til Vigerslev i Syd, uden at der paa denne Vej bliver Tale om Nedrivning af en eneste Bygning, og saaledes at man efter Forlægning af én Kloak passerer en ren og klar Vandskellinje dér, hvor dette har Betydning. De eneste døde Udgifter ville være en Erstatning paa et enkelt Punkt omkring Ny Stormgade, hvor Terrænet skal hæves noget, og Erstatning til Observatoriet, der sandsynligvis maa flyttes. Men ved Siden af, at denne Bane kun

kræver ubebygget Areal, gælder det tillige om dette Areal, at det paa nogle faa Tusind Kvadratalen nær, helt ejes af Stat, Havn og Kommune, saa at det dels haves, dels nemt kan erhverves ved Magelæg, altsaa ved Bytning af Fremtidsværdier. Dette er med vore smaa Forhold for Øje ikke uden Betydning overfor Arbejder, som man vel maa ønske udførte, men dog maa trykke sig ved at betale fuldt ud i rede Penge.

Se, det er i Korthed Grundene til, at vi kan skaffe os Goder, der andetsteds have kostet Summer, der, hvis der var Tale om noget lignende ogsaa her, maatte holde os tilbage. Disse ualmindelig heldige Betingelser for en fuld Løsning af Banegaardssagen skyldte vi et heldigt Sammenstød af Omstændigheder, men der er al Grund til at tro, at om nogle Aar ville de ikke forefindes mere. Jeg vil da haabe, at alle, der have Øje for, at denne Sag, vi i Aften diskutere, bør løses, og ikke udskydes, ville bidrage til, at det gunstige Øjeblik til Løsningen ikke faar Lov at svinde unyttet bort.

Med dette Ønske vil jeg slutte, idet jeg takker Forsamlingen for den Opmærksomhed, hvormed De har hørt paa mig.

Til Ingeniør Hammerichs Foredrag knyttede der sig en kortere Diskussion, som aabnedes af Grosserer O. B. Muus, som særligt fremhævede Flertalsforslagets Forhold til de eventuelle Øresunds-Dampfærger og Frihavnen. Han troede aldeles ikke, at Flertallet havde set for stort paa Forholdene. Efter Bemærkninger af Grosserer J. A. Neiiendam og Godsejer Joh. Hage replicerede Ingeniør Hammerich, der i sin Replik navnlig belyste de forholdsvis meget ringe Ulemper ved en Boulevardbane. Diskussionen afsluttedes af Konferensraad Levy, der bl. a. fremhævede, at den projekterede Omordning af de københavnske Jernbaneforhold ingenlunde var af blot københavnsk Interesse, men tværtimod berørte hele Landet: Københavns ny Station vilde blive en Centralstation for hele Landet.

Konferensraad Levy sluttede med at takke saavel Ingeniør Hammerich som Jernbanekommissionen for deres Arbejde i den omhandlede Sag.

Forud for det ovenmeddelte Foredrag havde For-
eningen afholdt sin aarlige Generalforsamling.
paa hvilke Bestyrelsen (Professor Falbe Hansen,
Konferensraad Levy, Grosserer O. B. Muus, Over-
postmester Petersen og Professor Dr. W. Scharling)
genvalgtes.