

frem i Henseende til Jernbaneanlæg, ikke er ganske fund; jeg tror, vi ere komne ind paa en farlig Vej, og at der er al Opfordring til fremtidig at tage lidt Reb i Seilene. Men under alle Omstændigheder foreligger der her et Spørgsmaal, som maaske kunde sin Afgjørelse paa den ene eller paa den anden Maade, og jeg skal derfor her lade de almindelige Betragtninger ligge, som jeg maaske en anden Gang faar Leilighed til at fremsætte.

Med Hensyn til Løsningen af nærværende Spørgsmaal mener jeg, man bør fastholde to Hovedprinciper: Paa den ene Side bør man ikke foretage større Udgifter end nødvendigt med et rimeligt Hensyn til en nærmere Fremtids Krav, ikke indlade sig paa store, kostbare Foranstaltninger, uden fuldstændig at være istand til at overse, om de ere nødvendige eller endog saa blot hensigtsmæssige. Men paa den anden Side maaske man holde sig Muligheden aaben for at kunne fyldestgjøre ogsaa en fjernere Fremtids Krav, derved, at man fra Begyndelsen indretter sine Anlæg saaledes og sikrer dem Muligheden af, at de paa passende og hensigtsmæssig Maade kunne udvides uden altfor store Beføstninger. Det forekommer mig, at det foreliggende Forslag ikke fyldestgjør nogen af disse to Forordninger. Det er paa den ene Side for vidt, paa den anden Side for snevert; det stiller Forslag om Ting, som jeg ikke kan anse for at være nødvendige eller endog blot nyttige i Dieblisset, og paa den anden Side tager Forslaget paa ingen Maade nødvendigt Hensyn til de Krav, som Fremtiden kan antages at ville stille.

Der foreligger i det Væsentlige tre Spørgsmaal, der kræve Løsning. For det Første Spørgsmaalet om den nuværende Hovedbanegaard, den vestlige Banegaard, angaaende dens Udvidelse, dens Omlægning, eventuelt dens Flytning, og om adskillige Foranstaltninger, der staa i Forbindelse hermed. For det Andet Spørgsmaalet om Anlægget af en østlig Bane og en østlig Banegaard. For det Tredie Spørgsmaalet om en Forbindelsesbane mellem disse to. — Hvad nu først angaar dette sidste Spørgsmaal, Forbindelsesbanen, da foreslaar Flertallet i den nedsatte Kommission, og overensstemmende hermed ogsaa Regjeringen, at man skal nøies med en ydre Forbindelse, en Slags Ringbane, der gaar helt udenom Byen, langt Vest om Søerne, medens derimod et Mindretal i Kommissionen har foreslaaet — saaledes som berørt af det ærede Medlem, der sidst havde Ordet —, at man bør føre en Bane indenfor Søerne direkte gennem det gamle Boldterrain, fra den vestlige Banegaard til den østlige.

Denne Plan forekommer mig i den Grad smuk og tiltalende, at man ikke kan Andet end strax at anerkende dens fortræffelige Egenskaber; det glædede mig derfor ogsaa, at det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, sluttede sig til en anbefaling for dette Forslag, — glædede mig saameget mere, som jeg iøvrigt i alt Væsentligt desværre er fuldstændig uenig med det ærede Medlem. Jeg tror ikke, det er nødvendigt at dvæle særlig ved denne Plans saa iøvnefaldende gode Egenskaber; derimod vil jeg fremhæve, at disse Egenskaber ere i den Grad indlysende, at det paa et hængende Haar var blevet Tilfældet, at vi havde faaet en lignende Plan realiseret allerede for 20 Aar siden. Fra 1861—63 blev der ført Forhandlinger angaaende Omlægningen af Kjøbenhavns Banegaard, foranlediget ved Anlægget af Nordbanen, og den Fremstilling, der i Kommissionsbetænkningen er givet af disse Forhandlinger, er ikke den mindst interessante Del af Betænkningen. Strax, ligesom instinktmæssig, valgte man den Løsning, der stod saa høit over enhver anden, at den næsten kunde kaldes den ideale Løsning. Man foreslog en Plan, der gik ud paa at beholde Hovedbanegaarden der, hvor den dengang laa, Syd for Vesterbro, og saa føre Nordbanen over Vesterbro, gennem Glacis'et, derefter langs Østfiden af Søerne, over Sortedamsøen, til Trianglen og videre mod Nord; Holdepladser og Stationer skulde anlægges Nord for Vesterbro, ved Nørrebro og Østerbro. Derved vilde man med eet Slag have vundet en Bane, der berørte saa godt som hele Kjøbenhavn, med Stationer paa ethvert Punkt af Bigtighed. Denne Plan blev strax foreløbig approberet af Indenrigsministeren, og det er i højeste Grad at beklage, at den ikke blev gennemført. Men saa begyndte der at reise sig Indvendinger — forresten fuldstændig begrundede Indvendinger — mod, at man vilde overskjære Vesterbro og Nørrebro i Niveau. Der blev da udarbejdet Planer til at føre Banen i Gjenemskjæringer under disse to Veie, men denne Plan blev forkastet af to Grunde: først fordi den vilde medføre en yderligere Udgift af mellem tolv og fjorten Hundredetusind Kroner. Altsaa for en Sum af tolv til fjorten Hundredetusind Kroner kunde man dengang have faaet denne Bane, som nu maaske vil koste det Fem- eller Tidobbelte deraf! Den anden Indvending skyldtes til Krigsministeriet; af Hensyn til „militære“ Interesser modsatte man sig, at der blev foretaget slige Gjenemskjæringer i Fæstningsterrainet. Jeg beder Dem, mine Herrer, betænke: En Fæstning, som allerede dengang ikke længere var en Fæstning, og som man et Par Aar