

anlægge en Banegaard for Jærdselen over Amager til den sydlige Del af Sverig, hvilket virkelig ikke kan lade vente paa sig i 10 Aar. Derjom man gif denne Veie, saa vilde det Anlæg, som er foreslaaet i dette Lovforslag med den lille Udvidelse ved Farimagssveien, som jeg ikke lægger videre Vægt paa, være i sin Orden. Frederiksberg Station kunde jo derfor godt bruges, thi Værkstederne kunde meget godt henlægges til denne Station. Der er jo en Forbindelseslinie i Niveau med Besterbrogade mellem de 2 Banegaarde for det Gods, som skulde føres fra den ene Banegaard til den anden. Dette er den ene Maade. Den anden Maade, som vilde blive dyrere, men som, naar Alt kommer til Alt, dog vilde blive den billigste, vilde være den, at flytte hele Banegaarden, saaledes som det er foreslaaet af Mindretallet i Kommissionen, over til det fra Kallebodstrand indbragte Areal, og at lægge den lige op til Filsofjogangen; men naar man flyttede den saa meget længere bort fra Byens Midtpunkt, saa vilde det være nødvendigt at have en virkelig Ringbane, og saa maatte man gaa ind paa det Forslag, som man har forkastet paa en eneste Enkelthed nær, saa maatte man føre en ou end just ikke underjordisk Linie, saa dog en i Jorden nedgraved Linie med en Overtjørvel fra Byen og ud ad helt rundt om til Østerbro. Den høitærede Minister siger, at det kan man ikke gjøre, thi saa vilde man komme til at indrette en underjordisk Station ogsaa ved Kallebodstrand. Ja, hvis det var hele Ulykken, saa kan jeg ikke se, at denne Ulykke vilde være saa stor, thi det er jo ikke noget Nytt, at man har Sernbaneanlaage med Perron i forskjellige Stager. Jeg kjender ikke meget til Europas Sernbaneanlaage, men jeg har dog ibetmindste været paa een saadan, hvor man kjørte ind med Toget paa første Sal, hvilket ikke foranledigede den ringeste Ulempe, men tværtimod var meget findrigt indrettet, nemlig i Hannover. Jeg tror imidlertid ikke, at det vil være nødvendigt. Hvor dybt behøver nemlig en saadan Bane at gaa ned i Jorden? Lad os antage ca. 8 a 10 Fod, og man kan jo stige med 1 Fod paa 80 Fod. Naar man altsaa har en sakraatløbende Opkjørselslinie paa Banegaardens eget Terrain, saa vil man godt kunne komme i det Niveau, hvori vore Gader og Veie befinde sig, og den høitærede Minister kommer jo selv til at gaa ned under Jorden, naar han vil ned under Strandveien. Den høitærede Minister siger, at det har mindre Betydning; ja, det har det ogsaa, men saa vil det heller ikke være vanskeligt, men tværtimod meget bekvemt, at føre denne Banelinie i en Suddæmning langs Søernes

indre Side, og saa vilde vi faae en virkelig Ringbane. Jeg indrømmer imidlertid, at det ikke vilde være ganske bekvemt at føre Nordbanen Nord paa til Klampenborg, Helsingør og Frederiksbund gjennem en saadan Nedgravning. Expropriationen tror jeg ikke vilde blive vanskelig. Ganske vist indrømmer jeg, at den vilde koste overmaade mange Penge, men hvad tror den høitærede Indenrigsminister saa ikke, at der vilde vindes ved at sælge det Areal paa 27 Tdr. Land, som ligger imellem Besterbro og Kjøbenhavn, og hvis Værdi vel kan anslaaes til mellem 20 og 30 Kr. pr. Kvadratalen. Ganske vist maatte der da udlægges Gader og Veie med Kloaker, Gas, Vandledning og deslige, men der vilde dog derved indkomme en meget betydelig Sum, og den nye Banegaard vilde jo for en stor Del af Kjøbenhavns Bedkommende, navnlig baade for Christianshavns og den indre By's Bedkommende, komme til et ligge akkurat ligesaa bekvemt som den nuværende Banegaard, men af Hensyn til de to Broer, nemlig Nørre- og Østerbro, vilde i dette Tilfælde en Ringbane blive ganske nødvendig. Af de to Løsninger forekommer mig den ved Kallebodstrand at være den heldigste, thi der kan man, naar man lægger en Bro ved Gasværkets Havn, indtage Arealer i det Uendelige. Man kan tage 27, 37 eller 47 Tdr. Land, som man vil, naar man blot vil dæmme det fornødne Land op, og der vil Banegaarden ligge i fuld Tryghed, og Havnebanen vil blive forfartet uden i mindste Maade at forstyrres. Jeg skjønner ikke rettere, end at dette Projekt med alle dets store Omkostninger og øvrige tekniske Vanskeligheder dog maaste tilsidt vil blive det heldigste, men jeg erkjender jo, at vi her i Thinget ikke godt kunne indlade os paa at vedtage nye Projekter, som ikke ere undersøgte. Jeg har blot villet nævne dette for at angive de Grunde, hvorfor jeg ikke har følt mig ganske tilfredsstillt ved det foreliggende Lovforslag, som jeg forøvrigt onsker, det høie Thing vil modtage med Velvillie.

Orieger: Efter den Maade, hvorpaa min cerede Kollega sluttede, skal jeg saameget mindre komme ind paa det store Hovedspørgsmaal, som han reiste. Jeg vil kun minde om, at i den Kommission, hvis Betænkning i flere væsentlige Punkter ligger til Grund for nærværende Lovforslag, har Spørgsmaalet om, hvad man kan kalde Sløfningen af den nuværende Sernbaneanlaage været forhandlet, men det store Flertal har ment, at, hvad man end dømte om den nuværende Hovedstations Beliggenhed, hvad enten man heldede til den Anskuelse, som den første cerede Tale r