

det, der er undgaaet ved det her foreliggende Forslag. Jeg antager, at det paa dette Punkt er udført lidt hensynsfuldere eller rettere lidt fordringsfuldere end Kommissionens Forslag; men ogsaa i det havde man iagttaget dette Hensyn over for de forskjellige Baner. Nordbanen har Stigninger af 1:100, og de Spor, der føre til den, have, antager jeg, efter det her foreliggende Forslag ikke mere end 1:140. Jeg har ikke nærmere kunnet se det her. Rysbanen har en Stigning af 1:150 efter det foreliggende Forslag. Det samme forlanges her med Hensyn til Boulevardbanen, ad hvilken den tænkes ført ind, og for Vestbanen stilles der samme Fordring til flad Stigning, som den i øvrigt frembyder, nemlig 1:200. Hvis der paa dette Forslag var indført stejle Stigninger paa noget Punkt, der havde Betydning, vilde jeg sige, at saa kunde det teknisk bebrejdes Forslaget; men det er blevet sagt netop angaaende den eneste ekstra Stigning, nemlig den, som vil komme for de Klampenborgtog, som man vilde føre ad Nørrebro Station, at den behøver man ikke at nære Betænkelighed ved, fordi disse Tog, der standse forholdsvis hyppig, altid maa kunne sættes hurtig i Gang og føres hurtig frem trods de forholdsvis mange Standsninger; der er derfor altid Trækraft nok til at tage denne ekstra Stigning, saa det er kun en rent forsvindende Forsinkelse af Togene, der bliver Tale om.

Dette altsaa med Hensyn til den ene tekniske Indvending. Det var nu imidlertid efter det ærede Medlems Mening ikke den værste; nej, det værste i Forslaget var, at man inde paa selve Banegaarden havde indskudt en Stigning af 1:400. Det blev omtalt saaledes, at man skulde tro, at vore Regeringsingeniører vare Ignoranter og ikke vidste, hvad man kunde tillade sig i den Retning. Det er altid vanskeligt over for den Slags med en saadan Applomb fremsatte Paastaaende at sige andet, end at den, der fremsætter dem, ikke har Ret. Det er ikke altid, man kan paavise, at det findes andre Steder; men her kan man ikke alene paavise, at det bruges et andet Sted, men mange andre Steder; thi det er det, der er tilladt efter de præfiksede Statsbaneregler, i Analogi med hvilke den største Del af Europas Stater bygger sine Baner. Der staar det ligeferm, at Stigninger paa Banegaarde tillades i Forholdet 1:400. Nu vil jeg sige, at hvis der var Grund til det, saa vilde det være meget let her at forminde Stigningen til 1:500 uden større Ulemper for den øvrige Del af Stationen. Men hvorfor tillader man sig derfor 1:400? Det er, fordi

det ganske sikkert ikke vil indtræde, hvad det ærede Medlem mener, at i det foreliggende Tilfælde et Vindpust under noget Forhold skal kunne tage og føre Vognene med sig ned ad et Spor med saa stejl Stigning. Selv med de Orkaner, man skal regne med, er man som Regel ikke udsat for det med en Stigning af 1:400. Men selv om man i andre Tilfælde vilde være udsat derfor, vil man ikke være det efter dette Forslag, og derfor er det her dobbelt tilladeligt at gaa til en saadan Stigning, af den Grund nemlig, at Stigningen her ligger i en Kurve, og den Gnidningsmodstand, som derved fremkommer, ophæver ganske sikkert den Tilbøjelighed til at løbe ned, som en saadan Stigning ellers kunde fremkalde. Det er altsaa den tekniske Indvending, som skal være den værste ved dette Forslag, og som jeg ganske sikkert er overbevist om, at ingen virkelig teknisk kyndig Mand vil anerkende i mindste Maade. Dermed er i Virkeligheden sagt, at teknisk set er dette Forslag ikke ret vel angribeligt. Det tror jeg ogsaa er Sandheden.

Jeg skal nu forlade disse tekniske Indvendinger og gaa ind paa det ærede Medlems andre Indvendinger. De ere saa mange, men de Herrer maa undskyldes, at jeg er nødt til og vist ogsaa bør tage dem op efterhaanden. Der klages saaledes over Banegaardens Flytning fra dens nuværende gode Plads; det skulde være utilladeligt. Lad os se lidt paa det. Der er jo Tale om at flytte Personstationen fra et Sted lige nord for Frihedstøtten til et Sted lige syd for den, og saa lægge Klampenborgstationen ned til det samme Sted. For den egentlige Hovedstations Vedkommende vil enhver indrømme, at denne Flytning er for intet at regne, og for Klampenborgstationens Vedkommende tror jeg, naar man ser det ret, at der ikke heller kan være noget at indvende, især naar en Gang den øvrige Del af Planen bliver gennemført, saa at den nordlige og østlige Del af Byen faar sin Station og Frederiksberg-Nørrebro faar sin Station ude ad Sygehjemmet til. Derfor er det fuldt tilladeligt at flytte Klampenborgstationen derhen, thi for den gamle Bys Vedkommende kan der ikke være Tale om utilladelig Flytning derved. Der er det saaledes, at hvis man vil sammenligne Forholdene ved den nuværende Klampenborgstation med Forholdene ved den af Regeringen foreslaaede, vil det ses, at allerede fra Gammel Torv, og endnu mere fra Amagertorv, vil man være nærmere ved den ny Klampenborgstation end ved den gamle, og største Delen af den Trafik, som det vil komme til at dreje sig om, kommer jo fra Børskvarteret, For-