

Personstationen og dog affkaste Niveauoverstæringerne ud igennem Frederiksberg og for Nordbanen saaledes at der ikke derigennem kunde siges at være nogen Nødvendighed for at flytte Anlægget. Men jeg skal endnu citere en Bemærkning fra Landstingstidenden for 1892—93, Sp. 1454, hvor den dalevende Minister udtalte: „Sag skal gentage, hvad jeg har sagt her og mange Gange andetsteds, at præjudicerende kan Anlægget ikke blive, og ganske sikkert er det, at man ikke kan fremtrænge Personbaneanlægget paa Grund af Godsbaneanlægget.“ Jeg vilde kun hermed inoðegaa de Betragtninger, som den ærede Minister nu her har fremsat over disse Emner, for derved at lukke Døren for den Tanke hos ærede Medlemmer, at der er en Nødvendighed for, at Personbanegaarden skal flyttes. En saadan Nødvendighed eksisterer ikke, og det har været anertendt paa den stærpeste Maade i 1894.

Jeg gaar saa over til nogle Betragtninger over den ærede Ministers Udtalelser og fremsætter dem i den Orden, hvori den ærede Minister er fremkommen med disse Udtalelser her i Tinget. Sp. 1468 har den højtærede Minister udtalt, at „den reducerede Plan løser denne Opgave paa rimelig Maade og saaledes, at den holder Muligheden aaben for fremtidige Udvidelser, naar saadanne maatte findes nødvendige.“ Og „at det sidste sigter til Personbanegaarden, derom er der ingen Tvivl efter alt, hvad der i øvrigt er kommet frem.“ Ja, det refererer sig maasse væsentlig til, hvad jeg allerede har udtalt, at den ærede Minister har søgt at føre et Bevis for, at der i 1894 har været forhandlet særlig ud fra det Grundlag, at det vilde blive nødvendigt at flytte Personbanegaarden, saa jeg maa maasse forlade det Emne.

Den ærede Minister gif saa over til at tale om, hvorledes man i 1892—93 forhandlede Sagen og gif over til paa Folketingets Initiativ at konstruere en ny Banegaardsplan, den, som nu findes paa Plan B. Derom sagde den højtærede Minister, at den er forekommen ved Destruktion, ikke ved Konstruktion. Ja, det er ganske vist korrekt, efterjom den er fremkommen ved, at man i den tidligere Plan, den fra 1892, har strøget alt det, som angik Kjøbenhavns Personbanegaard. Men hvis den højtærede Minister dermed har villet sige, at den er fremkommen paa en saadan Maade, at man nu kan henvise dertil for at forstaa dens Mangelfuldhed, saaledes som den højtærede Minister nu urgerer denne Sag, mener jeg, at Tanken er absolut ukorrekt. Og det er den allerede ud fra den Betragtning, at Banegaardsplanerne af 1892 og 1894 ere Resultatet af

aarelange Overvejelser. Allerede i 1888—89 blev der paa Tillægsbevillingsloven bevilget et Beløb af 30 eller 40,000 Kr. til at overveje Kommissionens Forslag af 1888 og til at konstruere i Detail de Tegninger og Planer, som behøvedes til Kjøbenhavns Banegaards Ordning. Jeg maa derfor meget bestemt paastaa, at man var i en ganske speciel Grad inde i de Sager paa den Tid, og at man havde overmaade let ved, da Folketinget viste sig utilbøjeligt til at vedtage den store Bevilling, den paa de 24 Millioner, saa at reducere Forslaget til kun at omfatte Godsbanegaarden. Det havde man saa overmaade let ved, siger jeg, for det første, fordi man havde haft aarelange Erfaringer at bygge paa og Konstruktionen at henvise til, men dernæst ogsaa, fordi det hele Arbejde, der blev foretaget, i Virkeligheden var det, at man udstrøg af Planen alt det, som angik Personstationen, og derved kunde Godsbanegaarden jo ikke blive ubrugelig. Naar man altsaa falder den ubrugelig nu, saa maa man derved siges at indrømme, at allerede Godsbanegaardsplanen af 1892 var ubrugelig, thi det er jo i Virkeligheden den, man opretholdt ved Reduktionen i 1894.

Jeg kan springe en hel Mængde mindre Ting over for at gaa til den Post, som staar Ministeren og Mindretallet imellem, nemlig Placeringen af disse Organer, som knyttes til Banegaarden, hvilken vi finde uheldig, medens Ministeren forsvarer den med at henvise til, at det er den teknisk rigtige Konstruktion af Banegaarden. Derom talte vi allerede forleden, men jeg nødsages til at fremhæve den Sag igen, thi naar den ærede Minister forleden sagde, at det, at Væssesporene placeredes ude i Best under Viadukten, involverede for det første kun en Afstandsforøgelse af 2000 Fod, saa er det ikke ganske korrekt; Afstanden er virkelig 3000 Fod. Og naar den ærede Minister sagde, at det for den væsentlige Del af Byen, for Byens Forretningscentre, for Kongens Nytorv ikke er en Forøgelse, men en Forkortelse af Afstanden, saa er det ganske sikkert en Fejlregning, thi fra Kongens Nytorv vil man sikkert nok aldrig føre til den Plads under Viadukten langs Rajen, men man vil ganske sikkert føre ad „Routen“, som den nu kaldes, eller ad Ny Vestergade, saaledes som de ere lagte paa Planen af 1894. Saaledes vil ogsaa for Kongens Nytorv, ligesom ogsaa for Kvæsthusgade, Afstanden blive fulde 3000 Fod, og saa gaar det ikke an med den ærede Minister at sige, at Afstandsforøgelsen ikke har nogen Betydning, thi Forholdet er jo