

mine Meningsfæller og jeg vel ikke ville modsætte os, at Loven gaar i Udvalg, men vi haabe, at Udvalget ikke paa nogen Maade vil forsinke dens Behandling her i Tinget. Hvis jeg endnu maatte udtale et Haab noget mere for egen Regning, saa er det dette, at det, naar den højtærede Minister nu gaar i Gang med Udførelsen af denne store Sag, da ogsaa maa lykkes ham at gennemføre andre Foretagender uden for København, thi København kan snart ikke siges at trænge. Jeg tænker særlig paa Dobbeltsporet gennem Fyn.

**Rambusch:** Naar jeg har paataget mig at gøre et Forsøg paa at klarlægge Hovedpunkterne i det foreliggende Lovforslag fra et teknisk Synspunkt, maa jeg forudskikke den Bemærkning, at man ved Vurderingen af saadanne store tekniske Planer altid maa holde sig for Øje, at man ikke staar frit, at Løsningen er bunden af mangfoldige Hensyn — jeg skal snart vise, at man her har været ganske særlig bunden — og endelig, at alle de berettigede Fordringer, der skulle søges opfyldte, ofte staa i indbyrdes Modstrid, saa at man kun kan naa et Resultat ved at afveje dem imod hinanden og slaa lidt af paa den ene Side for at lægge til paa den anden. Der er her to væsentlige Sider at tage Hensyn til, den ene er Beliggenheden af Stationerne før og senere, den anden er Konstruktionen dels af selve Stationerne, dels af Ind- og Udkørslerne til og fra dem. Hvad nu Beliggenheden angaar, saa kan jeg i Princippet være ganske enig med det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal). Ogsaa jeg har rent paa Forhaand en vis Sympati for Bevarelsen af Pladsen Nord for Vesterbrogade, men hvis den skulde have været bevaret og bevaret under nogenlunde tilfredsstillende Forhold, saa skulde man have været paa Færde i det mindste 15 à 20 Aar før. Jeg skønner ikke rettere, end at den eneste Mulighed for at faa en tilfredsstillende Station Nord for Vesterbrogade vilde være, at Stationen begyndte straks, hvor Sporene, der løbe ud fra Vest, komme ud over Søerne, og derfra strække sig langs den nuværende Gyldeuløvesgade, det vil med andre Ord sige, at den sydligste Bebyggelse af Vestervold Kvarter skulde være borte. Før den kom, kunde man have valgt en saadan Ordning. Men den Gang vare Forholdene ikke saa vidt udviklede, at nogen med Bestemthed kunde forudse, at Løsningen af Opgaven vilde antage saa store Dimensioner, som

den faktisk har antaget. Naar vi for øvrigt betragte Beliggenheden af Centralstationen før og nu, hviler den Opfattelse, at det er et stort Tilbageskridt, der sker i saa Henseende, saa vidt jeg kan skønne, paa et noget overfladisk Syn. Man kan nemlig ikke tage en Passer og maale ud fra det Punkt, hvor Banegaarden ligger, og til de forskellige Steder i Byen, hvorfra man tænker, at Passagererne skulle komme. Det er jo saaledes, at alle de ankommende Passagerer til den nuværende Banegaard skulle ud paa Vesterbrogade, og af de afgaaende kan man vistnok uden Overdrivelse sige, at mindst Halvdelen ogsaa skal passere Vesterbrogade. Tænke vi os nu Banegaarden flyttet hen, hvor den kommer til at ligge, noget nær nøjagtigt lige saa langt Syd for Vesterbrogade, som den nu ligger Nord for denne, bliver Resultatet, at de  $\frac{3}{4}$  af Passagererne faa akkurat lige saa langt til og fra den ny Banegaard, som de have til den gamle; med andre Ord, det kan kun blive  $\frac{1}{4}$ , for hvilken den ny ikke ligger akkurat saa centralt som den gamle. Hele Afstanden bliver kun 4—500 Alen, og selv for den sidste Ejerdepart er det ikke et Spørgsmaal af overvældende Betydning, om de faa det lille Stykke længere. En anden Sag er det med de smaa Stationer, Nordbane- og Klampenborg-Stationen, for disses Vedkomende bliver det et Tab for en hel Del af Beboerne i Blaagaardskvarteret, langs Søerne og i Vestervold Kvarter. De miste disse Stationer, men en hel Del af dem faa en ret god, mange endog en ganske fortrinlig Erstatning derfor i den ny lille Station, som vil blive lagt paa Hjørnet af Frederiksborggade og Nørrevold. Derimod stiller det sig væsentlig anderledes for Frederiksberg. Man kan kun med den største Beklagelse se, at det bliver nødvendigt at nedlægge eller i alt Fald i høj Grad formindske Trafikken til Frederiksberg Station for Personers Vedkommende. Det er et Skridt, som ikke er gjort nogen Sinde før her til Lands, at man berøver en stor By sin Jernbanestation. Hvad mon vore Venner fra Jylland vilde sige, hvis man pludselig fandt paa at flytte Stationen fra Aarhus og give dem Anvisning paa en Sporvogn til Brabrand eller et lignende Sted, vel at mærke en Sporvogn, der ikke kunde befordre mere end en Brøkdæl af dem, der skulle med Banen. Der sker en stor Uret mod Frederiksberg, det tror jeg ikke, man kan komme bort fra, og alt hvad der kan gøres for at gøre denne Uret god, mener jeg, at man bør