

foreflaaede Vej, saa kan der jo ikke være Tvivl om, at min ovennævnte Forudsætning er bristet, og at Sagen endnu foreligger til fri og upolitisk Afgørelse, og det maa da være berettiget, at jeg endnu søger at paavirke den endelige Afstemning i det Ting, af hvilket jeg har den Ære at være Medlem, saa meget mere som jeg ved Sygdom har været hindret i at forelægge Tinget min Opfattelse af Forholdets sande Væsen. Selv Højesteret dømmer paa „ny Dplysninger“, skulde da Landstinget nægte at lytte til min saglige Gendrivelse af de fremsatte ukorrekte Paastande!

Jeg skyder tværs igennem det hele Væv af lige saa løse Paastande for en radikal og uendelig kostbar Omvæltning af alt det bestaaende i vore Banegaardsforhold som smaatkaarne Indvendinger imod en befindig og sparsommelig Udvikling paa det overlevede Grundlag — dette skal blive behandlet i Salen — og jeg spørger da: er der ført Bevis for Nødvendigheden, den tvingende Nødvendighed af at flytte Godsstationen bort fra sin Plads og dermed aabne Døren for Nødvendigheden af ogsaa at flytte Personstationen og alt det øvrige med den uundgaaelige og uendelige Udgifen af Millioner, som vor Statsøkonomi har Brug for paa mange Punkter i disse Tider? Jeg benægter kategorisk, at dette Bevis er ført, og jeg hævder, at er det ikke bevist, saa er det, fordi det ikke kan bevises. Der er, mig vitterlig, kun fremsat 3 Paastande, hvis Mening er at føre dette Bevis, jeg skal nu kortelig belyse dem een for een.

Man siger, at Flytningen af Banegaarden er en Nødvendighed for paa passende Maade at inddrage Østerbro (med Frihavnen og Dampfergen) i Særnbanelinjet. At denne Paastand ikke kan sigte til Godsstrafikken er jo klart nok, thi denne faar jo ved det alt bevilgede Anlæg en udmærket god Forbindelse med Nørrebro og Frederiksberg Stationer, og Hovedstationen faar ved et nu bebudet Lovforslag endda en

anden direkte Forbindelse med den østlige Verden, nemlig ad Havnebanen; det er altsaa om Persontrafikken, man taler, men man overser, at en elektrisk Sporvej fra Dampfergestationen i Frihavnen ad Boulevarderne til Hovedstationen kan tilvejebringe en Forbindelse, der er langt mere effektiv, langt bedre egnet for den specielle Trafik og langt, langt billigere tilvejebragt end den fra saa mange Sider frygtede Boulevardbane.

Der siges dernæst, at man vil have Banstikkelig ved at fjerne Niveauoverførslerne over de fra den nuværende Station udgaaende Baner, og dette er ganske sandt, men der siges ikke, at det ikke kan gøres, og det vilde være unaturligt at sige dette, efter som der foreligger Projekter fra kundige Hænder, og Opgaven endda kan løses paa forskellige andre Maader, men hvad særlig angaar den Banstikkelig, som ligger i Bekosteligheden, da have vi, som holde paa Kjøbenhavns Banegaards Forbliven paa sit Sted, utvivlsomt den stærkeste Stilling, efter som vi alene til Niveauoverførslernes Afstæffelse maa kunne faa et langt større Tilskud af Kjøbenhavns og Frederiksbergs Kommuner, som have en uendelig Interesse i at faa afflattet de frygtelig hemmende Niveauafstæffinger, end det Bidrag (vurderet til 1¼ Million), som Ministeren har faaet Tilsgagn om fra Kjøbenhavns Kommune til Banegaardens Flytning og den derved fremkaldte delvise Afstæffelse af Niveauoverførslerne. Altsaa teknisk set ere alle enige om, at det er muligt at fjerne Niveauoverførslerne, og finansielt set kan man med en vis Ret hævde, at Jernelsen af Niveauoverførslerne bliver endda lettere ved Banegaardens Forbliven paa Stedet, end ved dens Flytning.

Endelig siges der, at Banegaardssterminet ikke er stort nok til Nutidens end sige da til Fremtidens Særnbanelinjetrafik paa og over Kjøbenhavn. Da det foreliggende Lovforslag kun hævder Godsstationens formentlige Pladsmangel, og Ministeren fremdeles (sidst ved Sagens 2den Behandling i Folketinget) hævder, at Persontrafikken kan