

gaard, gør jeg den Indrømmelse, at det er en Forglemmelse. Dermed hører ganske vist ogsaa Indrømmelserne fra min Side op. Thi naar det siges, at der maa nødvendigvis anlægges Spor fra Hovedbanegaarden til Nørrebro's Station, naar man gaar til at forlægge Bærkstederne til Nørrebro's Station, saa benægter jeg det paa det bestemteste, og jeg kan henvise til en hel Række lignende Forhold i London, hvor man har en ganske anderledes lidlig og ganske anderledes ustrakt Trafik mellem sin Bærkstedes-, sin Depotbanegaard og Hovedbanegaarden end den, der her vil blive Tilfældet mellem Depoterne paa Nørrebro og Hovedbanegaarden i Kjøbenhavn.

Der kommer dernæst en Række Indvendinger, som jeg finder saa ganske overordentlig irraationale, at jeg ved deres Smaaltighed er kommen til at tænke paa, at der virkelig maa have været noget godt i mit Projekt. Man siger f. Eks., at af Personstationens 6 Perroner ere de 2 viste saa smalle, at de formentlig kun kunne tænkes anvendte som "Bagageperroner". Nu maa det erindres, at i en Tegning i en til den Grad ringe Maalestof, som denne Tegning er udført i, er det overhovedet vanskeligt at finde et meget korrekt Maal paa saa smaa Dimensioner som denne. Men vitterligt er det, at denne Tegning udviker, og det har ogsaa været Meningen, at disse Perroner ere $15\frac{1}{2}$ Fod brede, og naar den nuværende Stations eneste Perron er 17 Fod bred, kan det ikke kaldes et saa overdrevent Undermaal, at der er Anledning til at gøre Korrektion til det.

— I lige Maade siges der noget om Klampenborgstationens Forhold, hvor Ministeriets Skrivelse har gjort sig skyldig i en Misforstaelse. Der siges, at Perronlængden paa den nuværende Klampenborgstation er ca. 740 Fod, medens den efter min Plan kun er 530—560 Fod. Men det maa erindres, at der paa min Plan er to Perroner à 570 Fod, altsaa tilsammen 1140 Fod; det er altsaa i Virkeligheden meget mer, end den nuværende Klampenborgstation har. — For Gødsbanegaardens Bedkommende henledes Opmærksomheden paa den Mangel ved min Plan, at der ikke er Plads til tomt Retourgods og ikke vist noget Kampeanlæg til Forjædelse af Kreaturer. Jeg finder det saa mærk værdig irraationalt, at jeg ikke har kunnet forstaa, at der var Anledning til at nævne det.

Men der er en Indvending, der, selv om alle disse Ting kunde være fortiede, ikke kan forties, en Indvending, som jeg finder fremsat i en saa grell Form, at den ikke er langt fra at være fornærmelig for mig. Der siges: „Medens man paa den nuværende

Banegaard i Hovedsporene holder sig til en Minimalradius i Kurven af ca. 1000' og i Indløbet 1200', anvendes paa Planen næsten udelukkende Radier, der ere lig med eller mindre end 750'." Enhver, som overhovedet har læst det, eller som har hørt mig oplæse det, vil have faaet det Indtryk, at der paa min Plan kun er Sporkurver af 750 Fod eller derunder. Det er en i høj Grad illoyal Fremstilling, da min Plan i den Henseende er en fotografisk gengivelse af den nuværende Stations Plan, hvilket enhver kan overbevise sig om paa den mest primitive Maade, man har, nemlig ved at tage begge Planer, lægge dem oven paa hinanden og sætte dem op imod Lyset paa et Vindue. Det vil da vise sig, at Kurverne falde fuldstændig sammen. Jeg kan ikke være tjent med denne Indvending, thi hvis der var noget i den, vilde selvfølgelig mit Forslag have været til den Grad ulovligt, at det ikke fortjente overhovedet at blive Genstand for Overvejelse.

Hvad enten jeg nu gaar ud fra, at man vil vedtage dette Lovforslag under Forsudsætning af, at det er Indledningen til et senere Lovforslag, eller i den Tanke, at det er den endelige Vedtagelse, ved hvilken man kan blive staaende i meget lang Tid, mener jeg, at det er lige uheldigt i begge Tilfælde, og jeg kan kun gøre den Forskel mellem de to Tilfælde, at jeg anser Samfundet og Statskassen for mest brøstholdne, om Fuldstændiggørelsen ikke følger, om man ikke strider til Fuldstændiggørelsen ved at følge den store Regeringsplan. Thi Ministeriets store Plan er ganske vist en saa overordentlig dygtig Løsning af Spørgsmaalet, at den har faaet manges fulde Anerkendelse og vilde kunne faa min ubetingede Anerkendelse, naar den blot ikke direkte og indirekte var saa aldeles urimelig dyr, og naar den ikke indeholdt Momenter, som gøre den til en vis Grad uheldig, og særlig dette Hovedprincip, at man skal bort fra den nuværende Banegaard og forlægge den til uimodsigelig uheldigere Forhold, at man skal opgive Frederiksberg Station, eller i alle Tilfælde gøre den til alene at være en Station paa Frederiksbundbanen og derigennem ikke gør den til noget af det, den nu er; dernæst, at man ubelægger Boulevardens Skønhed ved at føre Boulevardbanen derigennem. Dette sidste er en Betragtning, der i Almindelighed er gjort gældende, selv om jeg ikke deler den i saa udpræget Grad. Og endelig faar man en umagelig, uensigtsmæssig og utilgængelig Plads for Personstationen bag ved Panoptikon. Jeg siger altsaa: Hvad enten man vil vedtage eller vil forudsætte den