

den Gang vandt Tilslutning i Landstinget, og har sluttet sig til den Anstuelse, som vandt overvejende Tilslutning her i Tinget. Og naar nu det ærede Medlem fra Vestervig kritiserer denne Plan meget stærkt, saa viser det sig, at han dog i det væsentlige ogsaa stiller sig paa det samme Standpunkt, som Folketinget den Gang indtog i Modsetning til det første Kommissionsforslag. Det er hans Opfattelse, at den nuværende Banegaard er vel egnet til Personbanegaard og bør bevares som saadan, men han er paa det rene med, at man kan ikke bruge den ogsaa til der at bevare Godstrafikken, han er paa det rene med, at man maa skabe en ny Godsbanegaard. Det er kun Stedet, han udpeger, der er et andet end det, der foreslaas af Regeringen, men han er paa det rene med, at man maa høre med Godsstrafikken fra den nuværende Banegaard. Der er altsaa ingen Tvivl om, at Anstuelserne nu ere komne hinanden et væsentligt Stykke nærmere end for 10 Aar siden. Der er ingen her i Tinget, der har udtalt sig for Muligheden eller Unseligheden af at blive paa den nuværende Banegaard med Godstrafikken, alle ere enige om, at i alt Fald Godstrafikken maa flyttes bort, og Spørgsmaalet bliver da det: hvor skal man flytte den hen? Der staar to Forslag over for hinanden, Regeringens, der foreslaar at gaa Syd paa ned til Kallebodstrand, og det ærede Medlem fra Vestervig, der mener, at man skal gaa nord paa og lægge Godsstationen i Citadellet.

Angaaende disse to Planers Fortrin og Mangler maa jeg tillade mig at sige et Par Ord. Med Hensyn til den jærnbane-mæssige Drift antager jeg, at de to Stationer omtrent frembyde de samme Fordele og de samme Mangler. Naar man sætter Godstogene og Persontogenes Godsvogne af ved Nørrebro, ved Frederiksberg, ved Valby eller ved Vigerslev, kommer det ganske ud paa et, om man saa lader dem rulle med et Lokomotiv til Citadellet eller til Kallebodstrand. Derimod kunde man snarere sige, at da en Station i Citadellet vilde komme til at ende blindt, vil den for saa vidt frembyde Ulemper i Sammenligning med Stationen ved Kallebodstrand, efter som man her vil have et Godsspor over Vesterbrogade til Forbindelse med den nuværende Banegaard. Naar vi derefter se paa, hvilken Station der vilde være hensigtsmæssigst og bekvemst, set fra et kommercielt Synspunkt, fra Handelens og Forretningens Stæde, vil jeg erkende, at hvis vi stode paa bar Bund, kunde det maasse være tvivlsomt, om man burde vælge

det ene eller det andet Sted. Det ærede Medlem fra Vestervig (N. Andersen) har Ret i, at for den Trafik, som forhaabentlig vil komme til Frihavnen, og desuden for en ikke uvæsentlig Del af Trafikken paa den nuværende Havn, navnlig Trafikken paa Toldboden, vil en Godsstation øster paa ligge fordelagtigere. Men det maa jo erindres, at Frihavnen faar sine egne Jærnbane spor og bliver til en vis Grad sin egen Godsstation, og at den Kangerstation, der bliver anlagt ved Siden af Frihavnen i umiddelbar Forbindelse med Frihavs-anlægget, for en væsentlig Del vil kunne tjene som Godsstation for hele den østlige Del af Byen, vil kunne varetage de Krav, som Godstrafikken i denne Del af Byen kan stille. Derimod vil en Godsstation, beliggende herude, ligge meget uheldig for hele den øvrige Del af Byen, og heller ikke gunstig for den største Del af den gamle Havn. Syd fra er der jo Jærnbane spor, Havnespor langs Havnen lige op til Nyhavn. Nord fra er der intet saadant Spor; der vil ganske vist blive ført et Spor fra Frihavnen til Toldboden, men hvorvidt dette Spor vil kunne føres igennem, saaledes at det faar Tilslutning til det nuværende Havnespor, der ender ved Nyhavn, et et Fremtidsspørgsmaal, og det vil i hvert Fald ikke blive helt billigt at løse. Endelig, naar vi se hen til Christianshavn og Amager, er der jo slet ingen Sammenligning mellem de to Stationers Fordelagtighed. Derovre ligger der meget store Arealer, som vilde kunne blive overordentlig værdifulde for Handel og Wandel, naar Adgangen til dem blev lettere og bekvemere. En Godsbanestation ved Kallebodstrand, eventuelt med Mulighed for at kunne føre en Banebro over til Amager vilde jo være i højeste Grad af Betydning for at kunne drage Nytte af disse store Arealer, som hidtil ligge uden synderlig Anvendelse. Altsaa, fra disse to Synspunkter betragtet, — Hensynet til den jærnbane-mæssige Drift og til Forretningens Livets Tarv — ser jeg ikke rettere, end at der i alt Fald ikke er noget, der taler til Fordel for at foretrække den østlige Godsbanestation frem for den vestlige; snarest helt igennem det modsatte. Tilbage staar da et tredje Moment: Spørgsmaalet om Bekostningen. Det ærede Medlem fra Vestervig mente, at han kunde opføre de Bygninger, som en saadan Station vilde kræve, for 1½ Million Kr. Jeg tror, der maasse var nogen Anledning for den ærede Indenrigsminister til at tage det ærede Medlem paa Ordet; thi jeg er bange for, at hvis Ministeren skal bygge dem, bliver