

Kjøbenhavns Banegaard aabent, ikke, som Flertallet foreslaar, paa en saadan Maade, at det faktisk er afgjort i Forvejen, men virkelig saaledes, at Lovgivningsmagten kan staa med fuldstændig frit Valg om et Par Aar eller tre, naar Frihavnen er færdig, og den dermed i Forbindelse staaende Dampfærgeforsbindelse med Malmø er etableret — staa saa frit, at man ugenert af nogen forudgaaende Foranstaltning kan tage sin Beslutning om, hvor man vil henlægge Centralpunktet for Kjøbenhavns Godstrafik. Det har jeg anset for at være særdeles heldigt, og jeg er overbevist om, at det vil man kunne naa, naar man følger det subsidiaire Forslag, jeg har stillet, og som er tiltraadt af et Par ærede Medlemmer i Udvalget. Det gaar nemlig i Virkeligheden ud paa ganske det samme som en Del af Flertallets Forslag, nemlig Anlæg af en Station for Person- og Godstrafik ved Østerport — en Station, som efter mit Støn ganske vist har alt for smaa Dimensioner, men som byder den Fordel, der, hvor den ligger, paa et Staten tilhørende Areal, som der ikke er Spor af Sansyndlighed for vil blive beslaglagt i nogen nær Fremtid, idet nemlig en stor Del af de tilgrænsende Arealer bestaa af muddersylde Stadsgrave, som vel næppe nogen vil have, selv om han kunde faa dem for meget billig Pris — den Fordel, at den kan udvides efter Behag, hvis man i en nær Fremtid finder den for lille. Og jeg tror frenddeles, at hvis man vil være enig med Flertallet om, at Persontrafikken kan besørges forsvarligt paa den nuværende Banegaard uden væsentlig Forandring — hvad jeg for øvrigt betvivler — er der heller ikke af Hensyn dertil nogen som helst Grund til at gøre yderligere Anlæg paa Kjøbenhavns Banegaard for Tiden end netop ved Østerbros Stationen, idet det er indlysende, at selv om den Vættelse, Personbanegaarden vil faa ved den ny Østbanegaard, ikke vil blive betydelig, vil det dog al Tid medføre nogen Vættelse, navnlig hvis man vil alternere en Del af Nordbane- og Klampenborgtrafikken henholdsvis paa Øst- og Vestbanegaarden, og jeg antager, at for Godstrafikkens Bedkommende vil den Vættelse, som derved vil freikomme for den nuværende Banegaard, være fuldstændig tilstrækkelig, dels fordi Stationen ved Østerbro selvfølgelig vil drage en Del Godstrafik til sig, dels derved, at man tilvejebringer Mulighed for, at alt det Gods, der kommer til Kjøbenhavn uden at skulle blive der og saa altsaa kun transiterer Kjøbenhavn, kan løbe forbi Kjøbenhavns nuværende Banegaard uden at belejre den, og tillige drage Omjorg for,

at Stationerne ved Nørrebro og Frederiksberg faa Sporshystemet udvidet saaledes, at en stor Del af Rangeringen vil kunne ske der, og saa vil den nuværende Banegaard være tilstrækkelig for en længere Arrække, i alt Fald i en saa lang Arrække, indtil man har indhentet Erfaring for, hvorledes hele den Faktor, som vi dog maa antage skal veje noget, da den koster saadan noget som 16 Mill. Kr., nemlig Frihavnen, vil indvirke paa Godsomsætningen ved Kjøbenhavn.

Med Hensyn til Sagens Stilling i Udvalget eller det Forslag, der nu er fremskommet, skal jeg fatte mig ganske kort; men jeg er dog nødt til at gøre et Par Bemærkninger af Hensyn til min Separatstilling. Det, man her fremsætter, og som det ærede Flertal søger at pointere ret skarpt, er jo dette, at det er Forslag til en reduceret Godsbanegaard, reduceret i den Forstand, at den hverken tilbyder det, som Centralbanegaarden i det oprindelige Regeringsforslag tilbød, eller koster saa mange Penge som den kostede. Det er imidlertid en ret ejendommelig Udvikling, denne Sag har faaet, navnlig i Røtning af Reduktion. Hvis man vil se paa de Planer, som foresligger, dels den de Herrer bekendte samlede Plan, som fulgte med Regeringsforslaget, og dels Planen til den saakaldte reducerede Godsbanegaard, saaledes som den er tilstillet Udvalget gennem Indenrigsministeren, vil man se, at medens den fuldstændige Centralgodsbanegaard indtager et Areal — jeg maa udtrykkelig gøre opmærksom paa, at det, jeg egentlig kalder Godsbanegaarden, er Godsbanegaarden mellem Viadukten Vest for Vestrø Gasværk og Vesterbrogade — af ca. 420,000 Kv.-Alen, indtager den saakaldte reducerede Godsbanegaard paa samme Sted ca. 675,000 Kv.-Alen, altsaa ca. 255,000 Kv.-Alen mere end den fuldstændige. Det er en højst besynderlig Maade at reducere paa. Af dette Areal er en Del bestemt til Opslagspladser, men et Areal af omtrent 50,000 Kv.-Alen umiddelbart lige for Vesterbrogade, et Areal, som er en Mill. Kr. værd mellem Brødrene, er benyttet ene og alene til en Kvægrampe, som ligger vis-à-vis Hevent-lømsgade, og med sin lange Facade ud mod denne Gade. Det kan jo gerne være, at det kan være rart at have en stor Kvægrampe der, men i det fuldstændige Forslag var det dog ikke nødvendigt at have den der, da saa den nede ved den ny Gasværkshavn, og stent man nu har udvidet hele Areallet til Godsstationen med 255,000 Kv.-Alen, har man formodentlig dog ikke ment at kunne finde Plads til Kvægrampen paa det