

læget af den ny Godsbanegaard i Rjøbenhavn. Væde Medlemmer ville erindre den Historie, som Lov af 8de Maj 1894 om de nye Statsbaneanlæg i og ved Rjøbenhavn har haft her i Rigsdagen. Oprindelig fremkom Forslaget i 1892 som Forslag om Flytning af hele Statsbanegaarden i Rjøbenhavn, saavel Person- som Godsbanegaarden, til den anden Side af Vesterbro over mod Kalvebodstrand. Men under Behandlingen i Rigsdagen blev dette Forslag amputeret saaledes, at Personbanegaarden blev udtagen af Forslaget, idet man gik ud fra, at i alle Tilfælde denne indtil videre skulde blive, hvor den var. Derimod gik man med til, at Godsbanegaarden skulde flyttes over paa det anførte Sted, og hele Godstrafikken samles der. Det var i Folketinget, at det paagældende Lovforslag fik denne Skikkelse og fik det efter en Forhandling mellem Ministeren og det paagældende Udvalg. Det Overflag, som blev udarbejdet af Statsbaneanlægene, og som kom til at ligge til Grund for Lov af 8de Maj 1894, blev udarbejdet i Løbet af forholdsvis kort Tid og jo tillige under ganske særlige Hensyn. Det gjaldt jo ikke blot om at faa Personbanegaardens Flytning udført af Forslaget, men tillige at bringe de Summer, der vare foreslaede til selve Godsbanegaarden, ned. Jeg fremhæver dette ikke som noget, der var galt i og for sig, at det gik saaledes, men navnlig ogsaa fordi det er nødvendigt til Forklaring af, at Overflaget kan have sine Mangler. Den egentlige Grund, hvorfor Overflaget blev saa mangelfuldt, var imidlertid, at man under det nævnte Tryk for at bringe en lavere Overflagssum frem og i Henhold til Udtalelser, der vare faldne under Behandlingen af Forslaget i Folketinget, har været for tilbøjelig til at stole paa, at Trafikken paa Godsbanegaarden skulde blive formindsket eller i alt Fald ikke skulde vokse paa Grund af de ny Stationsudvidelser, som i den senere Tid vare fremkomne ved Frederiksberg, Nørrebro og den ny Station i Frihavnen. Denne Forudsætning, at man saaledes kunde affatte Forslaget uden at tage Hensyn til en væsentlig Voksen af Godstrafikken, er ikke flaaet til. Den Gang forelaa der for Lovgivningsmagten en Oversigt over, hvorledes Godstrafikken havde været i Aarene, der gik forud for Finansaaret 1891—92 og dette Aar med. Og hvis man vil sammenholde Godstrafikken i de fire Aar 1888—89 og til 1891—92 med Godstrafikken i Aarene 1893—94 og indtil 1895—96, vil det vise sig, at medens Godstrafikken paa Rjøbenhavns Station, antommet og afgaaet Gods, i de første fire Aar ud-

gjorde 9,800,000 Centner, har Trafikken i de sidste fire Aar udgjort 11,300,000 Centner, Trafikken er altsaa stegen med over 15 pCt., med 1½ Million Centner. Da det nu gælder om, naar man skal gaa til et saa stort Arbejde som det, der her er Tale om, nemlig Anlæget af en helt ny, stor Godsbanegaard, at da ogsaa dette Arbejde udføres saa forvarligt, at man kan være sikker paa, at man kan blive staaende derved for en længere Periode, uden at man paa ny skal optage Spørgsmaalet om væsentlige Udvidelser, saa har jeg anset det for rigtigst at fremkomme med Forslag for Rigsdagen om at faa det Beløb, der var stillet til Raadighed til Opførelse af Godsbanegaarden, forhøjet, saaledes at man kan være vis paa, at man er paa den sikre Side for Fremtiden. Derfor gaar dette Forslag ud paa at skaffe de fornødne Midler til at udvide de ifølge Loven af 8de Maj 1894 projekterede Varehuse og Spor, saaledes at der bliver mere rummelig Plads til Ekspedition. Der er endvidere her foreslaaet bedre Sikkerhedsforanstaltninger, saaledes at man kan drive Trafikken saa sikkert som muligt, og endelig er der foreslaaet Indførelsen af elektrisk Belysning, hvorefter der ikke tidligere var Tale. I Forbindelse hermed er der en Foranstaltning, paa hvilken man slog betydelig af forrige Gang og ganske sikkert har gjort det paa en Maade, der vil blive uheldig for hele Anlæget. Det er nemlig Anlæget af den uden for Gasværket og tværs over Banegaarden førende Vej til Havnetajen. Denne var i Regeringens Forslag oprindelig projekteret som en fuldstændig Biaduktvej, men for at spare paa Udgiften foreslog man under Forhandlingerne angaaende Loven af 8de Maj 1894, at man foreløbig skulde opføre en Del af denne Vej paa Dæmninger, saaledes at kun den midterste Del af Vejen blev Biadukt. Men derved bliver jo selve det Areal, der er til Raadighed til Spor betydelig indskrænket. Og ikke nok hermed, men man taber ogsaa fra Banegaardspladsen den fri Udsgit ud over den Del af Sporforlængelserne, som ligger paa den anden Side af denne Vej, et Forhold, som vil være meget til Hinder for Driften. Man har derfor nu foreslaaet at vende tilbage til det oprindelige og straks at udføre denne Vej som Biaduktvej i hele dens Udstrækning. — Endelig er der i dette Forslag optaget Projekt til en Foranstaltning, som maa siges at være i allerhøjeste Grad hensigtsmæssig. Det er nemlig saaledes, at de Spor, der føre Vester paa fra Godsbanegaarden ud til Bigerslev, føres af 3 temmelig befærdede Veje, nemlig Enghavevej, Vesterfælledvej og Gl. Røgevej, og efter det tidligere Projekt skulde