

Sum blev ved Rigsdagens Behandling af Sagen nedfat til 9 Mill. Kr.; herunder var indbefattet til Arbejderne Best paa i Byen — det, som vi under nuværende Sag skulle beskæftige os med — et Beløb af 17 Mill. Kr., der ved Rigsdagens Behandling blev nedbragt til 5,050,000 Kr. Alene disse Tal ville vise, at Sagen undergik ganske betydelige Forandringer ved Rigsdagsbehandlingen. Det er denne sidstnævnte Sum af 5,050,000 Kr. til Ordning af Godsbanegaardsforholdene Best paa i Kjøbenhavn, som Regeringen nu begærer forhøjet med et Tillæg af 1,945,000 Kr., et Tillæg, som dog falder i to Dele, nemlig 1,500,000 Kr., som er det egentlige Tillæg til Godsbanegaardsanlægget, medens 445,000 Kr. til Viadukterne Best paa staa særlig for sig i den Sag. Men ogsaa dette er jo en betydelig Forøgelse, som begæres. Altsaa til de 5,050,000 Kr. begæres der nu et Tillæg af i alt 1,945,000 Kr. — Planen af 1892, Regeringsforslaget, gif jo ud paa fuldstændig at henlægge den nuværende Hovedbanegaard for Kjøbenhavn fra dens nuværende Plads til Syd for Vesterbro, og dette haade for Persontraffikkens og Godstrafikkens Bedkommende, saaledes altsaa, at den nuværende Station vilde blive forladt, og det Areal, som fremkom der, senere kunde realiseres. Maaden, hvorpaa dette skulde ske, finde de Herrer fremstillet paa Plan A. Man vil der finde henlagt Sønden for Frihedsstøtten en Fremstilling af den ny Centralpersonbanegaard, som skulde ligge her og det vil ogsaa erindres, at den skulde ligge betydelig under Vesterbrogades Niveau; man skulde omtrent 17—18 Fod dybt ned ad en Trappe. Man vil se af Planen, at al Hovedtrafikken var lagt over paa den søndre Side, baade Persontogene og Godstogene skulde derfor gaa Vester paa herfra. Derfor blev hele det Areal, som tilhører Sjernbanen Syd for Vesterbro, sat med en Hække Spor, som fyldte det fuldstændig, og Trafikken gif væsentlig ad den Vej. Ved denne Udsondring af Hovedpersonbanegaarden var man kommen i Niveau med Togene vestpaa, og saa tillode Forholdene videre, at man under Vesterbro — det ses ogsaa af denne Plan — kunde lægge et Spor, som førte fra den nuværende Banegaars Terrain til Enden af St. Torngens Sø, hvor man saa gif videre med den Linie, som skulde forbinde Nordbanen, den ny Kystbane, med Hovedbanegaarden. Det var Hovedplanen, som den Gang forelaa, og den, som blev Genstand for en alvorlig Behandling først i Folketinget og saa i dette høje Ting. — Det vil endvidere erindres, at Hovedindbendingen mod denne Plan var den, at man fandt det urigtigt at forlade den

nuværende Station — og dette gjaldt baade for Person- og Godstrafikkens Bedkommende — idet man mente, at den nuværende Station med fornøden Udvidelse vilde kunne bære begge disse Trafikker, at den var bedre beliggende end den fremtidige Station, og at det ogsaa kunde gøres paa en mere økonomisk Maade end foreslaet af Regeringen. Da var det, at der som et Forslag til Sagens Løsning fremkom Forslag om, at man ikke skulde følge Regeringen paa alle disse Punkter, men derimod lade Persontrafikken blive, hvor den er, lade en Del af Godstrafikken blive, hvor den er, og henlægge den øvrige Del af Godstrafikken Sønden for Vesterbro. Dette gaar Plan B ud paa at vise, og som de Herrer ved at kaste et Blik paa Planen ville se, vil man der bruge Banegaardsarealet paa en helt anden Maade, end saaledes som det første Billede viser. Her er kun henlagt en Del af Godstrafikken hertil, og man gaar ud fra, at den øvrige Trafik bliver paa det Sted, hvor den hidtil har været. Jeg kommer siden til at omtale Plan B nærmere, men et Blik paa denne sammenlignet med Plan A vil vise Forfællelsen. Det, man altsaa gif ind paa fra Rigsdagens Side, og hvorved man forkastede det omtalte Forslag, bragte, som man vil erindre, Udgiften ned til 5 Mill. Kr., og som jeg før nævnte, til den saaledes reducerede Plan gif Rigsdagen med, Folketinget i Samlingen 1892—93, Landstinget først i den følgende Samling 1893—94.

Paa Sagens nuværende Trin har der for Udvalget rejst sig to almindelige Spørgsmaal, hvoraf jeg for ærede Medlemmer først skal nævne det ene. Det er dette: Er det rigtigt nu, da det viser sig, at man efter Regeringens Formening ikke kan komme igennem med dette Foretagende med de bevilgede 5 Mill. Kr., men skal bruge yderligere omtrent 2 Mill. Kr., at gaa videre? Er saa ikke hele Forudsætningen for det, man den Gang vedtog, bristet? Vil det ikke være rigtigt at sige: Saa vende vi tilbage til det tidligere, overhovedet ikke at flytte Stationen, men lade den blive, hvor den er, og udvide den der? Og det andet Spørgsmaal af almindelig Karakter, som rejser sig, er dette, hvorledes man staar, hvis man, fortsættende den paabegyndte Udvikling, i Fremtiden kommer til at staa lige over for en Flytning af Personbanegaarden.

Hvad det første af disse Spørgsmaal angaar, ønsker jeg paa Udvalgets Vegne at fremhæve, at Udvalget finder det meget uheldigt, at man, om jeg saa maa sige, har taget fejl i sin Forudsætning den Gang, da man gif til den i 1894 vedtagne Plan, idet