

rummes i de nuværende Former endda for en saa lang Aarrække, at ingen i den nuværende Rigsdag oplever at se indtræde Nødvendigheden af at flytte Personstationen ned til Terrainet mellem Panoptikon og Gasværkshavnen, saa er der ingen Anledning for mig til videre at urgere den af mig foreslaaede Udvidelse til Fordel for Persontrafikken, ved hvis Undladelse der spares over 3 Millioner af de af mig foreslaaede godt 9 Millioner, men jeg bør dog hævde, at da jeg ved mit Forslag har i Tegning vist, at hvad Persontrafikken angaar, kan der staves Plads til en Udvidelse af saadant Omfang, at de nuværende $3\frac{1}{2}$ Perroner af høist 17 Fods Bredde erstattes med 6 Perroner (heraf de 2 à $15\frac{1}{2}$ de 2 à 26' og de 2 à 30 Fods Bredde), ligesom at de nuværende 4 Anløbsspor af Længde høist 500 Fod kunne erstattes med 10 Spor af Længde 700 Fod, samt at den nuværende Toghalle af 7000 Kv.-Alens Størrelse kan erstattes med en Toghalle af 37,000 Kv.-Alens Størrelse, saa er der der givet Anvisning paa en altid mulig Evolution af den nuværende Persontrafik's Forhold med fra 150 til 400 Procent af de forskellige nuværende Omraader. Der forlanges altsaa kun Udvidelse af Godsstationen. Nuvel, dertil kan, som jeg har paavist i Tegning, foreløbig tages c. 100,000 Kv.-Alen alene ved Værkstedernes Flytning og en lille Erobring fra Vandværkets Terrain, og skulde mere tiltrænges, kan der tages hele Filterarealets c. 65,000 Kv.-Alen, og med disse 2 Udvidelser tilsammen vil den nuværende Godsbanegaard være mere end fordoblet i Udstrækning. Derefter kan endnu inddrages, hvad man vil, af St. Sjøgens søs udstrakte Areal. Man skulde dog synes, at dette maatte strække til for al kommende Tid og al kommende Udvikling af Trafikken, eftersom Udviklingen hidtil, der dog indbefatter en enestaaende Fremgangsperiode som den i Aarene 1872—76, ikke har medført nogen nævneværdig Udvidelse af den Godsstation, som blev anlagt i 1864 og altsaa nu har

fungeret i 30 Aar. Og dette saa meget mere som den Godstrafik, hvis overvældende Tilvækst man spaar om, o: Scandinaviens Transitforsendelse ad 1 og snart ad 2 Dampfærger fuldstændig bliver ledet uden om Godsstationen fra den Dag af, da Forbindelsessporet mellem Frederiksberg og Nørrebro Stationer, som Landstinget ved eget Initiativ krævede allerede i 1882—83, bliver bygget, den overkommelige Beføstning derved er 69,000 Kr. til tekniske Arbejder og 131,000 Kr. til Arealer. Forholdet er jo simpelthen dette, at selv om Scandinavien gaar over til at afløse sin Forbindelse med Kontinentet ad Søvejen med en Jærnbaneførsel gennem Danmark, selv om Tusinder af Vogne daglig fare fra Scandinavien over Danmark til Tyskland og vice versa, saa kommer dog ikke en eneste af disse Vogne ind paa Godsstationen. Jeg hævder altsaa, at Kjøbenhavns Godsstations Udvidelse med 66 à 100 pCt. af dens nuværende Areal maa være tilstrækkelig for den nuværende Trafik og en meget stor Forøgelse, samt at Skræmmebilledet om den uhyre skandinaviske Trafik, der vil overvælde Godsstationen, har intetsteds hjemme i Virkelighedens Verden. Derfor er der ingen **Nødvendighed** for at flytte Godsstationen, og i Henhold hertil stiller jeg da efterfølgende **Ændringsforslag**.

Et andet Mindretal (Breinholt) kan heller ikke slutte sig til den af Udvalgets Flertal foran afgivne Erklæring, da det i et og alt maa fastholde sine tidligere Udtalelser saavel i Tinget som i den i sin Tid af Udvalget over Lovforslaget afgivne Betænkning, hvorefter det betragter en Flytning af den saa sjældnen gunstigt og centralt beliggende kjøbenhavnske Banegaard som unødvendig, som i og for sig uheldig og som økonomisk uforsvarlig, saaledes som i Enkeltheder nærmere paavist i ovennævnte Betænkning.