

Punkter, hvor man tror, at Befolkningens og Trafikkens Interesse kræver det. Men gaa vi over til de øvrige Dele af Forslaget, Drettelsen af flere Stationer i Hovedstaden, Anlægget af Linier, som ere beregnede paa at forbinde disse Stationer med Hovedstationen, Udvivelse eller Forlængelse af Havnebanen, saa komme vi ind paa et Terrain, som i den Grad er af lokal Natur, at skulde man lægge de hidtil andesteds fulgte Principer til Grund, maa dertil fra Kommunens Side, fra Kjøbenhavns Amtsråd og de nærmest liggende Sogne kræves Tilskud, ikke blot til Expropriation, men ogsaa til Anlægget. Hvad er nemlig Tilfældet andesteds? Vest for Store Belt har man forlangt Halvdelen af Expropriationsudgifterne dækket af Provindserne for Statsbanernes Vedkommende, og gaa vi til Lokalbanerne, har man forlangt, at med Hensyn til Havnebanerne skulde Terrainet leveres ofte helt ud, men ialtfald delvis, Expropriationsudgifterne dækkes helt og Anlægget halvt eller efter Omstændighederne en Del af Anlægget. Byernes Budgetter ville vidne om, at de have en Gjæld at afdrage i en lang Række af Aar, som er ingenlunde ubetydelig, netop paa Grund af deres Udgifter til Havnebaner; men der er jo ingen anden Forskjel paa en Havnebane i Kjøbenhavn og Havnebaner i Provindserne end den, der bestemmes ved Forskjellen mellem Byernes Størrelse og Trafikkens Omfang. Naar en By i Provindserne giver et Tilskud af 20, 30 à 50,000 Kr., naar f. Ex. en By paa 5,000 Indbyggere giver et Tilskud af 20,000 Kr. til et saadant Formaal, hvad vil det svare til for Kjøbenhavn? Det bliver mellem 1 og 1½ Mill. Kr., uden at der derved paabyrdes Kjøbenhavn Mere, end der, forholdsvis er paalagt den mindre By. Men dertil kommer endvidere, at hvor man har anlagt Lokalbaner i Provindserne, Stikbaner fra Hovedlinier, har man snart, som paa Volland, Falster og i Østsjælland, forlangt en Forsterkningsfond af 20 Procent tilveiebragt, som skulde opprives, inden Statskassen maatte lægge Renten til, snart forlangt, at de Paagældende skulde anlægge Banen helt ud selv, undertiden med, undertiden uden Kompensation. Et andet Sted har man sagt: „I anlægge selv Banen, men I skulle faae 80,000 Kr. pr. Mil i Tilskud af Staten som Laan med Prioritet.“ Atter et andet Sted siger man: „Vi anlægge Banen, men Egen, Amtsreparationssonden, skal tilskyde saa og saa Meget. Hvilket System der end er fulgt, ville De finde, at Landet over har man for alle Lokalbener, hvortil svarer Stikbaner fra en Del af Byen til Havnen og Stikbaner som den

omhandlede til Hellerup, forlangt meget betydelige Tilskud selv fra fattige Egne, og tage De Havnebanerne alene, ville De finde endnu strengere Regler. Nu siger man, at disse Havnebaner have ikke den Betydning for Byernes Trafik som for Kjøbenhavn. So, forholdsvis have de akkurat den samme Betydning og samme Steder endog mere end forholdsvis. Dette hele Spørgsmaal ser jeg ikke nogetsteds behandlet. Jeg ser ikke, om man egentlig har tænkt paa disse forskellige Foranstaltningers blandede Karakter. Forsaavidt denne deres Karakter maa anerkjendes — og den maa dog aabenbart anerkjendes af en Minister, der vil følge de samme Principer overfor alle Landets Baner — burde der have været indledet Forhandlinger med de paagældende Kommunalbestyrelser om Planen i og for sig med Hensyn til Lokaltrafikken og om Tilskud. Det er ikke stet; der foreligger Intet derom. Jeg kan jo forstaa, at en Minister, der imod en Kommunes Indstilling bestemmer, hvor Sporvogne skulle gaa, ikke kan ønske, at Kommunalbestyrelsen skal have nogen som helst Indflydelse paa eller Mening om, hvor Jernbanelinierne skulle lægges.

Gaae vi dernæst over til det Hovedspørgsmaal om Statsbanernes Forpligtelse til at foretage Udvivelse af Banegaardene, da indeholder Forslaget 200,000 Kr. af de 5,730,000 Kr., altsaa ca.  $\frac{1}{28}$  af Beløbet til underjordiske Ledninger og deslige, og det til en Banegaard, med Hensyn til hvilken der ikke foreligger Spor af Skitte til Erhvervelse af Terrain eller til Udvivelse af Bygningerne. Hvorledes man nu vil faae anbragt disse forskellige underjordiske Ledninger og faae dem rigtigt lagt, inden man har faaet tænkt over, hvorledes alt det Andet skal gøres, kan jeg ikke sige Noget om, men herom foreligger ialtfald heller Intet. Derimod foreligger der en yndig Samling af de forskjelligste Anstuelser om, hvorledes denne Sag skal ordnes. Regjeringsen siger, at den vil beholde Banegaarden som Hovedstation for Person- og Godstrafikken med en Udvivelse mod Øst ved Erhvervelse af et kostbart Terrain fra Kjøbenhavns Kommune. Andre sige: ja, men isaafald vilde en Udvivelse i andre Retninger være ønskelig, og atter Andre sige: ja, men en Udvivelse er maasse ikke engang nødvendig, naar vi faae flyttet Mastiværkstederne. I Landstinget er der blevet fremst at en anden Anstuelse, nemlig den, at man skulde have en Banegaard Syd for Vesterbros Passage for den samlede Trafik paa de tre Vestbaner og med Bibeholdelse af den nordlige Banegaard