

tager i Beslag ved Udarbejdelsen af saadanne meget detaillerede Planer og Overflag, naar de skulle være fuldstændig nøiagtige. Saa ganske hen i det Uvisse er det heller ikke, hvilken Benyttelse der tiltænkes dette Terrain; det har man naturligvis baade i Kommissjonen og i Udvalget havt Leilighed til at gjøre noget rede for, saa man er ikke saa uvis paa, hvad man vil gjøre, men man har kun ikke detaillerede Planer, og heller ikke er der taget endelig afgjørende Bestemmelse om, hvorledes man vil gaa frem. Terrainet er særlig nødvendigt, naar den nuværende Jernbanegaard skal udvides mod Nord, hvilket sandsynligvis vil blive fornødent; naar man vil binde sig til en Jernbanebygning for al Trafik, saa vil den nordlige Trafik kræve betydelige Udvidelser imod Nord, og der indskrænkes Terrainet netop af Vandværkets Terrain mod Ost. Men iøvrigt er Sandsynligheden ogsaa for, at Benyttelsen af Jernbaneterrainet vil kræve Udvidelse af Udgangen mod Ost, altsaa gjøre det nødvendigt at erhverve det Terrain, hvormod ogsaa Alle, der have beskæftiget sig med Sagen, og da navnlig Kommissjonen, fra Først af have været fuldt enige.

Med Henhyn til de Bemærkninger, der bleve gjorte af det ærede 6te Medlem for 1ste Kreds (Bloug), da skal jeg ikke komme ind paa de vidtgaaende Betragtninger over Nutids- og Fremtids-Forhold, der fremkom fra det ærede Medlem, og som vistnok have deres Interesse; men da de ikke støtte sig til noget Forslag, finder jeg ikke nogen Anledning til at inddrage under nærværende Diskussion en Omtale af disse forskjelligartede Forhold. Jeg skal ligeoverfor det ærede Medlem sige, at, uagtet jeg for mit personlige Vedkommende ikke trænger til yderligere Oplysninger med Henhyn til Spørgsmaalet om, hvorledes jeg mener, at Forholdene paa den gamle Jernbanestation skulle ordnes, og navnlig ikke tror, at man vil komme til at anlægge en Godsbanegaard paa det af det ærede Medlem betegnede Sted ved Størmgades Forlængelse, skal jeg dog for at berolige det ærede Medlem, der lægger særdeles Vægt paa denne Sag og har særlig stor Interesse for Udviklingen af Trafikforholdene i den Retning, følge hans Opfordring og i den nærmeste Fremtid lade anstille Undersøgelser i saa Henseende.

Det ærede 2det Medlem for 3die Kreds (Chr. Nielsen) skal jeg svare, at jeg tror ikke, det er muligt paa Forhaand at faae nogen klar Forestilling om, hvilke Summer Expropriationsomkostningerne kunne komme til at andrage, men at den Anvisning, som det ærede Medlem gav paa en foreløbig Burde-

ringsforretning, vil ganske vist blive meget unyttig. Naar der skal erhverves det fornødne Areal, bliver der først gjort Forsøg paa mindelig Overenskomst; denne vil man her være affaaert fra, thi der er Ingen af dem, som eie Terrainet der, som vil sige: „Derjom man faar Brug for disse Arealer i en nær Fremtid, vil man kunne faae dem for den og den Pris“. Dette gjør man kun, naar der er Udsigt til en Expropriation efter Taxation ovenpaa; saa kan man faae et Bud, men paa anden Maade ikke, og en Taxation kan jo kun foretages ved de dertil udnævnte Mænd. Jeg tror altsaa ikke, at denne Anvisning vil lede til et ønskeligt Resultat. De øvrige Bemærkninger, som bleve gjorte af det ærede Medlem, skal jeg ikke komme ind paa, da de jo heller ikke støttede sig til noget Forslag. Jeg skal kun berøre et Spørgsmaal, som ogsaa her er betegnet som et Prægravations-spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt man nu burde lade Kjøbenhavn betale noget af disse Udgifter af Henhyn til, at man i Sjælland og paa Fyn har maattet yde Bidrag til Jernbaneanlæg. Den Bestemmelse, at man i Sjælland og Fyn skulde betale Halvdelen af Expropriationsomkostningerne, blev jo tagen ved Loven af 26de Mai 1868 og var en Følge af, at man paa Sjælland beklagede sig over de betydelige Udgifter, som vilde falde denne Landsdel til Last ved Anlæget af de meget betydelige Jernbanekomplekser, som paa den Tid bleve anlagte baade i Sjælland og paa Fyn. Denne Klage støttede man væsentligst derpaa, at Statskassen ikke havde nogenjomhelst Udgift ved de sjællandske Baner, som jo dengang væsentligst bestode af den private Bane fra Kjøbenhavn til Korsør. Det, som Staten der havde ydet, var kun en Rentegaranti, som jo ganske vist kunde faae nogen Betydning, men som dog ingen praktisk Betydning fik paa Grund af den heldige Udvikling af Trafiken. Man kan altsaa sige, at paa den Tid havde Staten ikke havt nogen Udgift ved Udviklingen af Jernbanesystemet paa Sjælland, hvormod det paa Forhaand kunde forudses, at ikke blot Anlæget, men ogsaa Driften af de jydsk og fynske Baner vilde paaføre Statskassen betydelige Udgifter. Naar jeg nu nævner Driften, da er dette dog ikke den eneste Grund til, at man senere har fordret noget Tilskud fra de interesserede Egne til Anlæget af Statsbanerne i Sjælland og paa Fyn. Nei, Sagen er den, at der blev anlagt endel Baner, som havde en overveieende Interesse for de paagjældende Egne, hvor de lokale Interesser vare de overvejende, og hvor Statsbanernes Interesse kun bestod derti, at man kunde vente, at de