

naa til at se, hvad der af Jærnbaneanlæg kan forventes at finde Tilslutning baade her i Tinget og i det andet Ting, for at vi den Dag, vi komme over Konflikten med Bengene, kunne sætte dem igennem.

G. Sage: De Bemærkninger, som den første Diskussion om Kjøbenhavns Banegaardsforhold foranlediger mig til, gaa væsentlig i samme Retning som de Udtalelser, der nu fremføres af det ærede Medlem for Præsto Amts 6te Valgfreds (Vojzen). Det har sikkert ikke overrasket nogen, at dette Forslag har maattet vække Betænelighed og Modstand ikke blot derved, at det drejer sig om saa overordentlig store Summer, men ogsaa fordi alle maa erkende, at det er ærgerlige Penge at give ud. De 180 Millioner Kroner, som vi have anbragt i Statsbaneanlæg, give, naar man regner det nøje ud, næppe mere end 1 pCt. om Aaret i Indtægt. Men naar det drejer sig om ny Jærnbaneanlæg, kan man dog sige, at de bringe andre Fordele — i alt Fald til Dels — som ikke direkte lade sig udmaale ved Renten. Derimod største Delen af de Udgifter, her er Tale om, kunne efter deres Bestaenhed i og for sig næppe ventes at give forøget Udbytte under nogen Form. Motivet til at gaa ind derpaa ligger derfor ikke i, at det er fornøjelige eller behagelige Udgifter; Motivet ligger deri, at man er stillet over for en Opgave, der efterhaanden har tilspidset sig saaledes, at den maa løses. Vi ere stillede over for en fra alle Sider erkendt Nødvendighed af at foretage en Omordning af de Kjøbenhavnske Banegaardsforhold. Nu have vi jo fra to forskellige Sider hørt meget udførlige og meget grundige Fremstillinger af de Argumenter, der tale saa vel imod den her foreliggende Plan som for den. Jeg er ikke i Tvivl om, at en Diskussion herom kan fortsættes meget længe endnu. Det ligger allerede 14 Aar tilbage, at den første Regeringskommission blev nedsat, det var i 1878; siden da har der været nedsat en Kommission senere til; der har været en Mængde Planer fremme, og man er, som det viser sig, lige saa lidt naaet til Enighed nu som tidligere. Hvis der imidlertid skal være nogen Udsigt til at naa et Resultat, er det nødvendigt at søge en fælles Forudsætning, fra hvilken man kan gaa ud, nødvendigt at være enige om et fundamentalt Synspunkt. Det ærede Medlem fra Vestervig (N. Andersen) havde jo mange og til Dels stærke Indvendinger mod Regeringens Plan, men ikke desto mindre ser jeg ikke rettere, end at hans Udtalelser bære Vidne

om, at Anstuelserne i det hele taget om dette Spørgsmaals Løsning staa hinanden mindre fjernt nu, end de gjorde, da Folketinget for 10 Aar siden havde Sagen til Behandling. Den Gang stod der to Hovedsynspunkter over for hinanden. Det ene gik ud fra, at man burde bevare den nuværende Banegaard ikke blot til Personmen ogsaa til Godstrafik. Man indrømmede, at den Plads, der for Tiden findes, er for ringe; men man mente, at man kunde tage først en lille Strimmel ind i Ost, saa et lille Stykke i Vest, saa fylde ud i St. Jørgens Sø, derefter endelig gaa over Søen og tage et Stykke af Ladegaardsmarken, kort sagt tage Lap efter Lap, saa længe der var noget at tage af. Men naar dette ikke gik længere, saa stod man der, og hvad der saa skulde gøres, derom sagde denne Anstuelse med sine Forslag ikke noget. Det var det Standpunkt, hvorpaa den første Kommissions Flertal stillede sig, og det var paa Grundlag deraf, at Regeringens daværende Forslag var udarbejdet. Dette Forslag vandt Landstingets Tilslutning. Det kom derefter til Folketinget, men der vandt det ikke Tilslutning. Folketinget stillede sig paa det andet Standpunkt og erklærede, at en Fremgangsmaade af den Art ikke vilde blive til andet end Kludder. Der var foreløbig foreslaaet en Udgift af 10—12 Millioner Kr., men man var paa det rene med, at dermed var Opgaven paa ingen Maade endelig løst. Der er kun en Ting at gøre, sagde man fra denne Side, det er at gøre en radikal Forandring, helt eller delvis at flytte den nuværende Banegaard og vende tilbage til den Plads, som man i Treferne uheldigvis forlod. Man kan da, sagde man, enten indrette det saaledes, at man lader den nuværende Banegaard tjene som Banegaard for Nordbanen og lægger Trafikken for Vestbanen over mod Syd, eller ogsaa kan man benytte den nuværende Banegaard til Persontrafikken og lægge Godstrafikken over syd for Vesterbrogade, eller endelig man kan være resolut og flytte hele Historien over mod Syd. Det var denne Opfattelse, der kom til Orde den Gang i Folketinget fra meget forskellige Sider. Denne Opfattelse vandt vel ikke udelst, men dog overvejende Tilslutning; Folketinget vægrede sig ved at gaa ind paa det da forelagte Regeringsforslag, og der kom foreløbig intet ud af Sagen. Naar nu Regeringen — det er en anden Indenrigsminister end den Gang — er kommen til os med de nuværende Planer, maa det siges, at det er paa Folketingets Standpunkt, han har stillet sig. Han har opgivet det Standpunkt, som