

paafaldende, at en saadan Bestemmelse findes her men ikke for Slagelse—Børslev og Nyborg—Kingebanen, da disse to Baner ere blevne udtagne af Regeringsforlaget og gjorde til Genstand for et særligt Lovforslag. Naar de nu ganske skulle dele Stæbne med de Baner og Foranstaltninger, her ere blevne tilbage, kan jeg egentlig ikke indse nogen Grund til, at man har udtaget dem af dette Lovforslag, thi saa havde det dog været naturliggere, at de vare blevne behandlede i Forening med dette, og saa kunde man nærmere have overvejet, hvorvidt det var nødvendigt, at den ene Bane fulgte med den anden. Naar man først er kommen til et Resultat om en Omordning af Kjøbenhavns Banegaardsforhold og vil anvende en saa stor Sum dertil som den, der her er Tale om, med Udsigt til i Tidens Løb at komme til at anvende noget mere, og naar man er enig om at anlægge en Bane, som saa længe har været attraaet som Banen fra Klampenborg Station, forekommer det mig rigtigt nok paafaldende, at det altsammen skal være afhængigt af, om Nyborg—Kingebanen kommer til Eksistens. Jeg tror nok, at det er at tillægge Nyborg—Kingebanen noget for stor Betydning.

Sum: Med Hensyn til hvad den sidste ærede Taler nævnedes om § 9, kan jeg ganske henholde mig til den Motivering, hvormed han gjorde Modstand imod den. Og saa jeg tror, det er uheldigt at sammenkoble to saa heterogene Forslag som Lovforslaget om Slagelse—Børslevbanen og Kinge—Nyborgbanen paa den ene Side og det foreliggende Lovforslag paa den anden. — I lige Maade kan jeg slutte mig til den ærede Taler i hans Dnsse om, at der maatte blive sat en Laaneparagraf ind paa nærværende Lov. Uden en saadan tror jeg slet ikke, at det vil være muligt at gennemføre det. — Jeg kan derimod ikke ganske billige, hvad den ærede Taler udtalte om § 5, som foreslaar, at der af Kommunerne skal ydes et Tilskud til Rystbanen i Bighed med det Tilskud, som nu kræves til andre Statsbaner. Jeg finder, at det er ganske naturligt, at der ydes et saadant Tilskud, om ikke for andet saa for Opinionens Skyld. Man vil finde en Forurettelse i, at dette gode Land, som faar alle Behagelighederne af gode Jærnbaner, ikke skal yde samme Bidrag, som mindre heldig stilledes Landsdele komme til at svare til de Statsbaner, der anlægges gennem deres Terrainer. Jeg synes derfor, at simpel Retfærdighedsfølelse byder at tillade Optagelse af denne § 5, saa meget mere som jeg finder,

at det er et Belsøb, der ikke i nogen Henseende kan afficere de omtalte Landsdele.

Selve Rystbanen indvender jeg ikke noget imod, Anlæget af den kan være et overordentlig nyttigt Foretagende. Kun beklager jeg, at den er anslaaet til saa høj en Sum, som den, der er anført i § 3. Jeg kan ikke billige det paatænkte System for dens Anlæg, og jeg tror, at man med Føje kunde gøre betydelige Reduktioner deri.

Om det, der er Hovedsagen i dette Lovforslag, skal jeg tillade mig en lidt længere Udvikling, da jeg har gjort et selvstændigt Studium deraf og ikke er kommen til det samme Resultat, hvortil Folketinget er kommet gennem sin Behandling af Sagen, og end mindre til det Resultat, som det Regeringsforslag, der har været forelagt i det andet Ting, kom til. Jeg erfender fuldt ud og for alle Konsekvensers Bedkommende, at der er en overordentlig Nødsstilstand paa Kjøbenhavns Station baade for Persontraffikkens — maaste særlig for den — og for Gods-traffikkens Bedkommende, og jeg er fuldt beredvillig til at afhjælpe denne Mangel; men jeg tror, at det kan gøres paa en billigere og hensigtsmæssigere Maade, end det her er foreslaaet, og det er dette, jeg vil tillade mig at udvikle. Jeg maa da kaste et kort Tilbageblik paa Sagens Gang, idet jeg i Tilslutning til, hvad den ærede Minister anførte, minder om, at der har været nedsat forskellige Kommissioner, som ere komne til forskellige Resultater. En Kommissionsbehandling er naturligvis altid langvarig, og det har derfor trukket ud med at komme til et endeligt Resultat i denne Sag.

Spørgsmaalet er blevet rejst allerede for 20 Aar siden. Man var da paa det rene med, at en Station, der var bygget for de to daværende Baner, den hidtilværende Korsørbane og den, der da lige var anlagt; Nordbanen, kunde ikke strække til, da der senere var tilkommet tre andre Baner, nemlig Masnedssund-, Kallundborg- og Frederikssundbanen. Personstationen var selvfølgelig indrettet for de to eneste daværende Jærnbaner og kunde ikke uden et stort Arbejde omlægges, saaledes at den blev tilstrækkelig for de fem Jærnbaner, der nu skulde betjenes. Det er om dette Spørgsmaal, at Kommissionerne have udtalt sig uden at kunne komme til Enighed. De forskellige Planer, der have foreligget, have ikke kunnet gennemføres. Saa opstod lige med et den geniale Planlægger til Tanken i det Udstaf, som Regeringen har lagt til Grund for sit Forslag om Ordningen af de Kjøbenhavnske Banegaardsforhold, og med den ham egne, ganske overordentlige Energi forstod han i kort Tid at