

højere, og jeg kan ikke tro andet, end at netop Karakteren af de Forbedringer, som der nu bliver Spørgsmaal om, navnlig Sjællens af Niveauoverførerne, ville i sig selv indeholde et meget anvendeligt Argument for at tilføje et yderligere Tilskud fra Kommunens Side. I 1894 blev Kommunens Bidrag beregnet saaledes, at det udgjorde 10 pCt. af det kontante Beløb til Banegaardsanlægget, ca. 5 Mill. Kr.; Tilskudet beløb sig altsaa til 500,000 Kr. Men tillige paatog Kjøbenhavns Kommune sig et yderligere Bidrag i Form af at overtage den fornødne Pumpestation og Anlægget af Kloaker m. m., Foranstaltninger, som i alt bleve kapitaliserede til et Beløb af 750,000 Kr.; naar dette bliver lagt til, vil jo Procenten af det hele Anlæg blive væsentlig højere. Derjom man altsaa vil blive ved de Forudsætninger, som man gik ud fra i 1894, saa antager jeg, at en lignende Beregning nu maatte lægges til Grund, og at der altsaa fra Kjøbenhavns Kommunes Side i det mindste burde erlægges et Tilskud af 10 pCt. af det kontante Udlæg, der her bliver Spørgsmaal om. Ogsaa dette er en Sag, jeg vil henstille til Overvejelse i det kommende Udvalg, idet jeg for øvrigt anbefaler Lovforslaget til Tingets Velvilje.

**Sammerich:** Ja, jeg kan lige som den ærede Tale anbefale dette Forslag til velvillig Behandling. Det ærede Medlem, som sidst havde Ordet, udtalte jo — og det kan man godt forstaa — en Beklæggelse over, at vi her staa over for — jeg tror han sagde en Overstridelse af det Beløb, man i 1894 havde besluttet at anvende. Jeg vil sige, at for mig staa det, som vi staa ikke over for en Overstridelse, men snarere hvad jeg vil kalde det en Tillægsbevilling, som vi maa gaa til, fordi Anlæg, som man den Gang mente at kunne udstyre i en større eller mindre Række Aar, nu ligge for som noget, Administrationen mener at burde gaa til straks; og det ærede Medlem gav jo ogsaa for sit Bedkommende en Forklaring af, at vi staa over for Nødvendigheden af denne Tillægsbevilling, en Forklaring, som jeg for mit Bedkommende ganske kan slutte mig til. Han mente ganske vist, at det var underligt, at man ikke i 1894 allerede var klar over, at vi skulde og burde gaa over til rene Godstog og rene Persontog; men vi maa ikke glemme, at indtil den Tid havde vi bestandig vore smaa danske Forhold for Dje, og vi maa være paa det rene med, at den økonomiske Fordel, som de blandede Tog bringe i Retning af, at Folk hyppigere, og uden at man indføder nye Tog, kunne benytte Togene som Persontog, har

man med god Grund maattet trykke sig ved at gaa bort fra, og naar han i det hele taget ønskede og mente, at vi skulde kunne komme til en lignende Deling her hele Landet over, vil det vistnok være tvivlsomt, om det i en nær Fremtid vil kunne ske. Grunden til, at man i det foreliggende Tilfælde gaar til at gennemføre Indførelsen af rene Godstog er, at man er kommen til at staa over for, om man vil, en Kombination af to Ting, dels, at Trafikken paa Kjøbenhavn er vokset og vil blive ved at vokse i en ganske overordentlig Grad, ligesom man søler sig overbevist om, at den i de kommende Aar vil vokse i endnu stærkere Forhold, og dels at samtidig staa man overfor at etablere to Godsbaneanlæg. Det, som vi i 1894 besluttede, var jo at beholde den nuværende Person- og Godsbaneanlæg som saadan uden at forandre væsentlig i den og saa bygge den ny Godsbaneanlæg som et Supplement, der først i Aarenes Løb helt skulde overtage Godstrafikken. Man er da inden for Driftsafdelingen under Behandlingen af hele Forslaget kommen til det Resultat, at med den stærke Trafik, vi have paa Kjøbenhavn, som allerede har tvunget ind paa her i voksende Maal at indføre rene Godstog, og under Hensyn til, at vi nu staa den store Plads nede ved Kallebodstrand, vil det være økonomisk ikke straks at gaa til en fuldstændig Deling af Togene her paa Sjælland i rene Godstog og rene Persontog, og samtidig foretage de deraf følgende Forandringer og bygge den ny Godsbaneanlæg som en Godsbaneanlæg, der da kan optage saa at sige hele Godstrafikken. Det er, som det ærede Medlem bemærkede, dette, man kan tilskrive de allerfleste af de Tillægsbevillinger, der er Tale om her, det er det, som er Skyld i, at vi staa over for en større Vængde af Spor og Læsseveje, det er det, som er Skyld i, at vi maa bygge et langt større Varehus, og det er endelig ogsaa det, som er Skyld i, at den Lokomotivremise, som man blev staaende ved i 1894, og som blot skulde optage nogle Ranglelokomotiver, nu maa bygges som en stor Lokomotivremise for 20 Lokomotiver, i Stand til at optage de fleste af vore Godsløkomotiver. Det er vel ogsaa den samme Foranstaltning, som har trukket frem i første Række Afstæfelsen af Niveauoverføringer, idet det nu staa klart, at fra første Færd vil denne Godsbaneanlæg blive trafikeret med 22 Tog i hver Retning. Vejene, der føre over Sporene til den, ville altsaa fra første Færd af blive skaarne af 44 Tog om Dagen, og man kan ganske sikkert gaa ud fra, at Antallet vil vokse hurtigt og stærkt; man kan vel derhos ogsaa sige, at der just i