

have nogen nævneværdig Værdi ved Tilvejebringelsen af det ny. Og naar det nu drejer sig om, hvorledes vi skulle bære os ad med de store Anlæg til Centralværksteder til Københavns Banegaard, tvivler jeg meget paa, at man vil finde det rigtigt at blive paa det nuværende Sted. Der er to Muligheder, man kan have for Øje, nemlig at den nuværende Personbanegaard flyttes — og i saa Fald vil ingen tænke paa at lade Centralværkstederne blive liggende paa det kostbare Areal, hvor de nu ere — og den anden Mulighed er den, at Personbanegaarden bliver, hvor den er, og at der muligvis bliver Plads til en Udvidelse af de nuværende Værksteder. I saa Fald har jeg at sige: Paa Bygninger spare vi da ikke, og det vil føre os ind i den Ulempe, at vi skulle arbejde med ny Udvidelser samtidig med, at de nuværende Værksteder skulle benyttes. Jeg ved ikke, hvorledes man skulde komme ud over det. Vi stode da over for den Opgave at skulle paa en begrænset Plads anlægge kostbare Anlæg til 4 Mill. Kr. jævnsides med en Personbanegaard, som i Tidens Løb vilde kræve Udvidelser og Forandringer. Jeg tror ikke, det vilde være heldigt at lade de to Institutioner blive liggende paa den Vis; for selve Personbanegaarden er det ingenlunde heldigt at have Værkstederne med deres Trafik klos op ad sig. Jeg kan ikke faa Øje paa, at den Mulighed at beholde Personbanegaarden lige ved Værkstederne kan staa aaben. Det kan imidlertid nærmere overvejes i Udvalget, jeg har kun fremsat min Mening om Realiteten i saa Henseende, og den fører mig til at sige, at denne Sag her og den anden, jeg har sigtet til, maa gaa hver sin Gang uden at kunne hindre hinanden paa nogen som helst Maade.

Det er egentlig, hvad jeg har at bemærke ved første Behandling af det fremsatte Forslag. Jeg har endnu kun et Punkt at omtale, hvor det efter min Anskuelse om saadanne Ting ikke synes mig, at Regeringens Forslag er heldigt, og det er, at man vil lægge hele denne Udgift over paa Statslaan. Det staar for mig saaledes, at naar man saa længe har turdet afholde en Udgift som denne, har skudt den fra sig eller ikke har villet gaa til den, bør man selv i Nutiden bære noget af den og ikke vælte hele Byrden over paa Eftertiden. Jeg vilde derfor finde det urigtigt, om man ikke tog en Del, maaske en betydelig Del, af denne Udgift af de løbende Udgifter i Stedet for at lægge den over paa Laan.

De to andre Punkter, som Lovforslaget omhandler, er Dobbeltsporet fra Hellerup til Klampenborg og Udvidelse af Korsør Station. Om det sidste Punkt skal jeg slet ikke tale. Jeg ved, at andre Medlemmer, der have bedre Indsigt deri, ville bringe dette Punkt paa Tale, men jeg ved ikke, om det er Tilfældet med Hensyn til Punkt Nr. 2, og da dette ogsaa noget berører de Omraader, hvorpaa jeg før har haft Lejlighed til at arbejde, skal jeg omtale det med faa Ord. Forslaget gaar her ud paa, at man mellem Hellerup og Klampenborg skal lægge et nyt Dobbeltspor foruden det nuværende, og dertil ville saa knytte sig forskellige Forandringer ved de tre Stationer: Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg. Som væsentlig Del af Udgiften ved disse Foranstaltninger fremtræder Ordningen af Vejoverskæringerne, Niveauoverkørslerne paa de mange Veje, som findes paa disse Steder, og det vil i saa Henseende være store Udgifter, det drejer sig om. Det samlede Beløb til disse Foranstaltninger vil blive 2,650,000 Kr., og deraf forlanges alene til Vejordningen 780,000 Kr. og til Anlæg ved Stationerne 720,000 Kr., medens den øvrige Del af Udgiften falder paa Overbygning af Banen og den øvrige Ordning af Sagen. Det er altsaa som sagt to store Poster: Niveauordningen og Anlægene ved Stationerne. At selve det Forslag, som her er stillet, er berettiget, anser jeg for utvivlsomt, jeg synes, man snarere kunde spørge, om det ikke havde været rigtigere, om man straks fra Begyndelsen havde givet Banen denne Udvidelse. Nok er det, man har gjort den Erfaring, at den Trafik, her foregaar, den overordentlig store Trafik mellem København og Klampenborg og dernæst Trafikken fra København ad Kystbanen til Helsingør og endelig Trafikken fra Østerbro til de samme Linier er saa betydelig og saa indgribende i hinanden, at Forholdene med Nødvendighed kræve, at man har to Dobbeltspor i Stedet for det ene, som nu haves. Berettigelsen heraf, synes jeg, ingen kan kalde i Tvivl, som er nogenlunde kendt med den Færdsel, her foregaar. Der gøres opmærksom paa, at foruden at selve Sagen er presserende, er det ogsaa af Vigtighed allerede nu at tage den for Øje, fordi Ekspropriationen, som vil kræves til denne Udvidelse af Banen, vil blive kostbarere Aar for Aar, efter som Bebyggelsen tiltager. Dette er rigtigt. Jeg tror, at man ogsaa før har haft Øje for, at man ofte eksproprierer lidt for knebent, og at der er nogen Fare ved det, at man kommer