

Overvejelse; men jeg kan ikke lægge Skjul paa, at det er et Arbejde, hvis meget betydelige Bekostning maaske neppe vil staa i Forhold til det Gode, Byen vil kunne opnaa derved. Men i ethvert Fald, Sagen er stadig aaben, og jeg antager, at der under en eller anden Form vil blive Lejlighed for Rigsdagen til at komme til at beskæftige sig dermed.

Den anden Henstilling, den ærede Ordfører rettede til mig, angik Anskaffelsen af endnu en Dampet af „Vestkysten“s Type. Som jeg tror allerede at have udtalt ved Sagens 1ste Behandling, har min Kollega, Landbrugsministeren givet Tilsagn om paa næste Aars Finanslov at ville stille Forslag om den dertil fornødne Bevilling.

Da ikke flere ønskede at udtale sig, sluttedes Forhandlingen.

Lovforslagets Indhold (se Tillæg C. Sp. 1099) saavel som dets *Overgang til 3die Behandling*

vedtoges uden Afstemning.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Grunderhvervelse for Statsbanerne til Ordning af Kjøbenhavns Baneqaardsforhold.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 1265 ff.)

Ministeren for offentlige Arbejder (C. Hage): Det vil være det høje Ting vel bekendt, at Spørgsmaalet om en tilfredsstillende Ordning af de kjøbenhavnske Baneqaardsforhold gennem en meget lang Aarrække har været paa Dagsordenen. Allerede i Begyndelsen af 80'erne forelaa der for Rigsdagen et Lovforslag paa Grundlag af en Betænkning af en Kommission, som havde været nedsat for at overveje hele Sagen. I 1894 naaede man saa vidt, at man delvis løste Spørgsmaalet, nemlig derved, at man tog Beslutning om at anlægge den ny Godsbanegaard. Derimod stod Spørgsmaalet om Personbanegaardsforholdenes Ordning fremdeles uløst. Til Trods for den Lettelse for Trafikken paa den nuværende Personbanegaard, som man opnaaede ved Anlægget af den ny Godsbanegaard, er Forholdet dog

vedblivende, som alle ville være bekendte med, lidet tilfredsstillende. De ere det, ikke blot fordi Vilkaarene for selve Driften ere mangelfulde og besværlige, men ogsaa fordi der for Puklikum ikke kan opnaas en bekvem Ordning af Trafikken. For at bringe Sagen nærmere til en Løsning blev der i 1898 af Rigsdagen taget Beslutning om at nedsætte en Kommission, hvis Medlemmer valgtes dels af hver af Rigsdagens Afdelinger, dels af Regeringen. Denne Kommission afgav sin Betænkning i Aaret 1900, og det Resultat, som den naaede til, vedtoges næsten enstemmigt. Til at begynde med herskede der ret afvigende Opfattelser med Hensyn til den hensigtsmæssigste Løsning. Navnlig var der fra mange Rigsdagsmænds Side en stærk Ulyst til at gaa ind paa Tanken om at flytte Baneqaarden, saaledes at man forlod den nuværende Plads og anlagde en ny Hovedbanegaard Syd for Vesterbrogade. Men Resultatet af Forhandlingerne og Undersøgelserne af de konkurrerende Planer, som Kommissionen havde til Opgave at fremkalde, blev det, at man lidt efter lidt kom til Erkendelse af, at den Løsning, som gaar ud paa at lægge Hovedbanegaarden Syd for Vesterbrogade, efter Omstændighederne vilde være den mest, maaske kan man sige den eneste tilfredsstillende. Grundtrækkene i den Ordning, som saaledes i Henhold til de indkomne Planer blev anbefalet til Regeringens nærmere Overvejelse, gik ud paa at anlægge en ny Hovedbanegaard Syd for Vesterbrogade, at sætte denne i Forbindelse Nord efter med den nuværende Østerbro Station gennem en Tunnel, der skulde føres ad Boulevarden, og i Forbindelse med Banerne Syd og Nord efter ved en Linie forbi den nuværende Godsbanegaard over Valby til Vigerslev. Fra Valby blev der endvidere Forbindelse over Frederiksberg og Nørrebro til Hellerup, saaledes at der skabtes en fuldstændig Ringbane; den ydre Forstadsbane skulde hæves ud af Niveaueet. Den nuværende Personbanegaard skulde helt nedlægges, og de saaledes frigjorte Arealer vilde da blive disponible til Salg. For helt at udskille Godstrafikken fra Persontrafikken vilde det være nødvendigt at lægge en ny særlig Linie for Godstrafikken længere ud i Terrænet Vester efter. Dette var Hovedtrækkene i Planen. Bekostningen, som dens Gennemførelse vilde kræve, var i Kommissionen anslaaet til noget som 26—28 Mill., indbefattet Ekspropriation; heri var dog ikke medregnet Udgifterne til de nuværende Maskinværksteders Flyt-