

københavnske Stationer. Det siger sig selv, at det ikke skriver sig alene fra Københavnere, tværtimod langt den største Del af Billetindtægten skriver sig fra det store Antal rejsende, der fra Hovedstationen rejser ud over Landet eller omvendt.

Det er altsaa hele Landets Befolkning, der er interesseret i denne Sags Ordning, men det er tillige i fuldeste Maal Statsbanerne og deres Indtægtsbudget, og kunne vi, som jeg er overbevist om, her skabe et Grundlag, hvor man med et Minimum af Udgifter kunne imødekomme alle de Krav, der ogsaa i Fremtiden ville stilles, saa have vi gjort noget, der ogsaa er i økonomisk Henseende højt forstandigt. Jeg vil haabe, at den Opfattelse maa gøre sig tilstrækkelig gældende under Sagens videre Behandling, saa at vi kunne naa til en Løsning af dette store Spørgsmaal.

Jørgensen: Den ærede sidste Taler begyndte med stærkt at betone Nødvendigheden af en Forandring af Personbanegaarden i København. For os Lægmænd synes det ganske vist underligt, at dette Krav kommer saa stærkt frem nu. Det er neppe 2 Aar, siden den uhyre Mængde Gods, der nu ekspederes paa Godsbanegaarden, maatte ekspederes paa samme Plads, som nu siges at være for lille alene til Persontrafikken. Naar man saa ser den Uenighed, der har været mellem de saakaldte sagkyndige om denne Foranstaltningens hensigtsmæssige Ordning, og paa de forskellige Forslag, der have været fremme i Fjor og i Aar, tror jeg, man med nogen Høje kan sige, at denne Foranstaltning er ikke moden til Afgørelse endnu.

I Fjor blev der fremlagt et Forslag, hvor Beløbet var over 4 Mill. Kr. højere end det, der er forelagt i Aar. Se vi paa Motiverne til Forslagene i Fjor og i Aar, synes det mig, at det gaar som en rød Traad igennem dem, at Vægten lægges paa de ulykkelige Niveauoverkørseler, som vi have Vest for Banelinien, som om deri laa den væsentligste Grund til Forandringen. Hvis det skulde være den væsentligste Aarsag til at gøre disse store Forandringer, forekommer det mig, at det er ikke Grund nok dertil. Den ærede Ordfører for Fler-tallet (Rasmus Hansen) antydede i Gaar, at han havde en Plan, som han endnu ikke vilde frem med her. Jeg vilde have sat megen Pris paa, om den ærede Ordfører vilde for Tinget have sagt, hvad det var for en Plan (*Bluhme*: Der er ingen Ordfører!); jeg antager, at det ærede Medlem har talt paa Fler-tallets Vegne. Jeg

skal nu ikke underkende Betydningen af det praktiske Syn, som det ærede Medlem har, men den Mulighed er dog ikke udelukket, at man, naar han en Gang kommer med denne Plan, som han nu ruger hemmelig over, fra sagkyndig Side vil sige, at den frembyder saadanne tekniske Vanskeligheder, at den ikke kan udføres. Jeg vilde for min Del have sat Pris paa, om det ærede Medlem vilde have udtalt sig lidt mere klart i den Retning, end Tilfældet var. Der har ligeledes med Hensyn til den Tunnel, som skulde bygges under Vesterbrogade op til Østerbro, været mange forskellige Meninger, men alle disse forskellige Meninger have dog samlet sig i det alene, om vi virkelig skulde naa til at blive 1 Million Mennesker i København. Vi have dog været enige om, at saaledes som Forholdene være nu, var det ikke nødvendigt at foretage saa store Anlæg. Nu vil jeg gerne spørge, om det skulde være nødvendigt, at der for denne ene Strækningens Skyld, hvorom der her er Tale, skulde bygges 4 Spor. Det er jo en Strækning, som allerede er bebygget, og det turde maaske være, at Byen i sig selv er lovlig lille til at forsyne en saadan Bane med den nødvendige Godstrafik. Og hvad Personbefordringen angaar, synes jeg, at der er saa mange Sporvogne i København, at dette Baneanlæg ikke bliver nødvendigt af Hensyn til den. Og saa maa vi huske paa, at der, hvor Godsbanegaarden nu ligger, og der, hvor Personbanegaarden kommer til at ligge, hvad enten det bliver paa den anden Side af Vesterbrogade eller ej, findes de store Forretningsoplæg og Oplagspladser, som ere baserede derpaa. Jeg tror altsaa ikke, at det er nødvendigt at foretage Bygningen af denne store Tunnel, som vil koste over 2 Mill. Kr., blot for at føre Godset fra Østbanen hertil. Den Linie fra Nordvest, som man bygger til Godstrafikken, vil vistnok kunne benyttes, uden at det vil volde nogen Omkostninger, og det vil sikkert ogsaa kunne betale sig at gøre det.

Men saa er der et andet Spørgsmaal, som for mig er af større Betydning, og det er dette: Have vi virkelig Raad til at foretage disse store Forandringer, er Nødvendigheden herfor saa stærk, at vi kunne risikere ikke at faa Raad dertil, naar vi nu faa ordnet vore Skatteforhold? Dette staar for mig som meget tvivlsomt. Vi maa huske paa, at vi ved Skatteomlægningen have lagt Beslag paa nogle af vore Indtægtskilder, og vi have jo foretaget Forhøjelser baade af vore Jernbanetakster