

Medlemmer ville se, er der ogsaa i Betænkningen gjort Rede for, hvad Forslaget overhovedet gik ud paa. Jeg skal derfor angaaende dette Forslag kun bemærke, at Anlægget, naar det blev fuldstændig gennemført, var beregnet til et Beløb af i alt 40 Mill. Kr., og efter Fradrag af Værdien af de frigjorte Arealer og af de forventede Tilskud fra Frederiksberg og Københavns Kommuner, vilde det medføre en Udgift for Statskassen af omtrent 23 Mill. Kr. Paa Grund af denne store, man kan sige efter vore smaa Forhold: uforholdsmæssig store Udgift for Statskassen, og da man tillige fandt det unødvendigt for Nærtrafikkens Skyld at anlægge en fuldstændig Ringbane her i København — vi maa jo huske paa, at København ikke, som flere større Byer i Europa, hvor man har disse Ringbaner, er en Millionby — fik dette Forslag i Fjor ikke fornøden Tilslutning her i Folketinget, lige saa lidt som i det Udvalg, der i Fjor behandlede denne Sag.

Saa skete der i Slutningen af forrige Samling atter noget nyt, idet Udvalget blev bekendt med en ny Plan, der fremkom fra Ingeniør Frederik Johannsen, en af dem, der i sin Tid deltog i Konkurrencen om Banegaardsprojektet, og som ogsaa fik Præmie. Jeg skal om denne Plan indskrænke mig til at udtale, at det var en genialt udtænkt Plan, som tiltalte Udvalget i meget høj Grad. Den var meget simplere og betydelig billigere end det gamle Forslag, men bød desuagtet i driftteknisk Henseende de samme Fordele som det oprindelige Regeringsforslag. Dernæst havde Planen den Fordel, at det var en endelig Plan, et afsluttet Hele, hvorimod det første Forslag straks vilde drage flere ny og kostbare Anlæg efter sig. Endvidere indeholdt Planen Udviklingsmuligheder, saa at, hvis Trafikken i Fremtiden skulde stige saa stærkt, at det blev nødvendigt at foretage en Udvidelse, vilde en saadan hurtigt, let og billigt kunde iværksættes. En Jernbanepans Godhed afhænger netop af, om den er saaledes ordnet, at man ikke er afskaaren fra at kunne foretage Udvidelser, naar man finder dette rigtigt og forsvarligt. Det Forslag, som den højtærede Minister for offentlige Arbejder fremsatte i denne Samling for Folketinget, og som nu foreligger til 2den Behandling, stemmer i alt væsentligt overens med denne sidst fremkomne Plan fra i Fjor. Da det foreliggende Forslag var til 1ste Behandling, udtalte jeg ret udførligt, hvad det gik ud paa, følgelig skal

jeg ikke i Øjeblikket komme ind paa en Omtale deraf, men henviser til mine tidligere Udtalelser.

Det, der for Udvalget har været Hovedopgaven, har været at finde en praktisk og helst tillige simpel og billig Løsning af det hele store Jernbanegaardsspørgsmaal. Det har jo været en meget omfattende Sag, og derfor har det været nødvendigt at foretage en vidtløftig Undersøgelse og Overvejelse af hele Spørgsmaalet. Det gjaldt om at finde en Løsning, der kunde tilfredsstille til alle Sider. Den skulde helst være tilfredsstillende for det rejsende Publikum, men den skulde ogsaa være tilfredsstillende i Henseende til den rent tekniske Drift af Banen, og den skulde endelig være tilfredsstillende i finansiel Henseende, saa at der ikke krævedes større Summer af Statskassen, end vi maatte anse det for forsvarligt at foreslaa. En saadan Løsning, tror jeg, nu er naaet, i det mindste saa godt som det overhovedet under de nu tilstedeværende Forhold er muligt. Ved det foreliggende Forslags Gennemførelse faar man for Persontrafikken en firsporet Banelinie gennem København, to Spor for Nærtrafikken og to for Fjerntrafikken, og jeg tror, at en saadan Ordning vil være fuldt ud tilfredsstillende for de rejsende, navnlig for den gennemgaaende Trafik og Fjerntrafikken, men dog ogsaa for den lokale Trafik. Ved denne firsporede Bane bliver der Stationer ved Byens tre vigtigste Hovedpunkter, nemlig ved Vesterbro, Nørrebro og Østerbro, desuden bliver der Forstadsstationer ved Valby og Vesterfælledvej, og alle disse Stationer komme til at ligge paa Steder, hvor der er Knudepunkter for de elektriske Sporvejes Hovedrouter, saaledes, at Forbindelsen med disse Stationer overalt i København vil være meget let og hensigtsmæssig. I Henseende til den rent tekniske Drift af Banerne vil Forslaget sikkert ogsaa give en god Løsning, thi naar der bliver anlagt en saadan firsporet Banelinie, og alle Stationerne blive Gennemgangsstationer, saa at Togene kunne køre ind paa Perronen, afsætte Passagererne og straks køre videre uden at rangere tilbage, vil det næsten være ubegrænset, hvad der kan præsteres af Toggang. Der vil paa en saadan Linie kunne præsteres Tog hvert eller hvert andet Minut, om det skal være. Dernæst vil selve Driften blive simplere og sikkert ogsaa billigere. De nuværende kostbare Niveaubevogtninger ville nemlig helt eller delvis kunne spares. Denne Bevogtning af Niveauoverskæringerne koster