

af nogle Procenter vil det blive 215,000 Kr. Paa Værdien af de frigjorte Arealer er der altsaa nu naaet en Gevinst af 1,182,000 Kr., paa selve Anlægget er der en Besparelse af 215,000 Kr. Resultatet deraf bliver, at Lovforslaget, som det foreligger til 2den Behandling, stiller sig for Statskassen 1,397,000 Kr. gunstigere, end som det var forelagt. Vedtages Forslaget, som det her foreslaas fra Udvalget, vil den endelige Udgift for Statskassen blive reduceret fra 8,755,000 Kr. til 7,358,000 Kr. Om denne min Beregningsmaade skal jeg bemærke, at det er den samme Beregningsmaade, der er brugt ikke alene i det Forslag, der er forelagt i Aar, men ogsaa i det Forslag, der blev forelagt i Fjor. Nu er denne Beregningsmaade paa en vis Maade fuldstændig rigtig, men den kan dog med en vis Ret kritiseres, og jeg skal sige hvorfor. Da de frigjorte Arealer ikke kunne overdrages til Kommunen, før hele Anlægget i alt væsentligt er bragt til Udførelse, maa Statskassen gøre Udlæget ved Anlæggets Gennemførelse. Og da Overdragelsen til Københavns Kommune af et saa stort Areal ogsaa maa medføre, at man ikke kan faa Rente af det til enhver Tid skyldige Restbeløb, følger igen deraf, at det finansielle Resultat for Statskassen kan blive noget ugunstigere, end de af mig anførte Tal udvise. Men hvor stort eller hvor lille Rentetabet for Statskassen vil blive, er der i Virkeligheden ingen, der kan afgøre, thi det vil komme til at afhænge af, hvor hurtigt det lykkes Kommunen at realisere disse Grunde. De Grunde, der have den store Værdi, ere jo Grundene paa Hovedbanegaardens Terrain, og realiseres disse Grunde hurtigt, vil Rentetabet for Statskassen blive ganske ubetydeligt. Realiseres de derimod langsomt, bliver Rentetabet selvfølgelig større. Der er dog mest Sandsynlighed for, at Grundene paa selve Hovedbanegaardens Terrain ville blive realiserede forholdsvis hurtigt. Da det er rigtigst at medregne alt, hvad der vedrører Anlægget, følger deraf, at Udgiften for Statskassen maa blive noget større med de Tal, jeg her har nævnt. Den Ekspropriationslov, vi vedtog i Fjor, vil medføre en omtrentlig Udgift af $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og derved bliver Udgiften for Statskassen forhøjet til 8,858,000 Kr. Gaar man dernæst ud fra, at det i en nær Fremtid mulig vil blive nødvendigt at anlægge et nyt Dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg, vil derved Udgiften for Statskassen løbe op til 11,358,000 Kr. Gaar man endvidere ud

fra, at det ogsaa vil blive nødvendigt at anlægge en Station ved Svanemøllen, vil den endelige Udgift for Statskassen løbe op til 11,573,000 Kr. Jeg mener, det er rigtigst at tage alt med, hvad der foreligger, for at det ikke bagefter skal siges, at Udgiften bliver større, end man har sagt. Men angaaende et nyt Dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg ønsker jeg dog at udtale, at Rigsdagen selvfølgelig staaar fuldstændig frit over for at bedømme Betimeligheden af et saadant Anlæg.

Til Slutning ønsker jeg endnu at gøre et Par enkelte Bemærkninger. Som ærede Medlemmer ville se af Betænkningen, udtaler Udvalget, at det vilde være ønskeligt, at Boulevardbanen blev udført som aaben eller delvis aaben Bane, særlig for Nærtrafiksporene. Naar jeg altid meget stærkt har holdt paa, at Boulevardbanen burde udføres som en aaben Bane, har det ikke alene været af finansielle Grunde. Mit Standpunkt der har navnlig været dikteret af Interesse for de rejsende, for Publikum. Jeg har selv erfaret, hvor ubehageligt det er at køre i en lukket Tunnel. I en saadan kan man nemlig ikke have et eneste Vindue aabent. Er et Vindue aabent, selv nok saa lidt, bliver Kupeen fyldt med en smudsig og højest ubehagelig Kulrøg, og fik vi en lukket Tunnel her igennem København, kunde man efter al Sandsynlighed slet ikke bruge de meget behagelige aabne Vogne, hvori vi om Sommeren køre til Skoven. Mit Standpunkt her har altsaa navnlig været dikteret af Interesse for Publikum, navnlig da for Nærtrafikken. Jeg har heller ikke været ene om den Tanke. I Forslaget fra 1892 er der netop foreslaaet en aaben Boulevardbane. I Udlandet har man nogle Tunneller, der kaldes Galleritunneller, og det vilde maaske være heldigt at undersøge, om det ikke vilde være hensigtsmæssigt at anlægge en saadan Tunnel op ad Boulevarden. Disse Galleritunneler ere Tunneler, der ere overdækkede, men have Aabninger til Siderne, saa at Røgen derigennem kan fjernes. Dette Spørgsmaal staaar altsaa aabent. I Overenskomstens Art. III staaar der, at „angaaende Boulevardbanens Omdannelse forbeholdes nærmere Forhandling.“ Her er altsaa endnu ingen Bestemmelse tagen om, hvorledes den skal anlægges, og jeg haaber, at Forhandlingen maa føre til, at denne Bane kan blive anlagt saaledes, at den kan blive bekvem og behagelig for Publikum — det er dog det, der er Hovedsagen. Med Hensyn til Ekspropriation af Grundene til den ydre Gods-