

sontrafik vil kunne finde Sted paa denne, men da selve Lovforslagets Ordlyd muligt kunde komme i Strid dermed, har man, som sagt, fundet det rigtigt at stille dette Ændringsforslag. I øvrigt skal jeg blot tillade mig at bemærke, at denne Ordning ikke vil være til Hinder for, at Staten overdrager til Københavns Kommune de Arealer ved Nørrebro Station, hvis Overdragelse er forudsat i Overenskomsten med Københavns Kommune. Dernæst er det en Selvfølge, at det overlades til Jernbaneadministrationen, i hvilken Udstrækning den vil iværksætte en Persontrafik paa denne Linie.

Inden det foreliggende Lovforslag forlader dette Ting, vil jeg tillade mig at udtale, at jeg tror, at den Løsning af de københavnske Banegaardsforhold, her foreligger, er den bedste, der overhovedet i Øjeblikket vilde være mulig at naa. Foruden de store Fordele, jeg tidligere har nævnt, er der ved denne Løsning den betydelige Fordel, at man sparer de meget kostbare Interimsforanstaltninger, derunder Opførelsen af en interimistisk Personbanegaard. Saadanne Interimsforanstaltninger vilde nemlig blive nødvendige, dersom man vilde gaa til en endelig Ordning paa den nuværende Stationsplads, og saadanne Foranstaltninger vilde jo medføre meget store Udgifter — saa vidt jeg erindrer, have de tidligere været anslaaede til omtrent 5 Mill. Kr. Saadanne Foranstaltninger vilde nu helt blive overflødige. Det foreliggende Forslag er bygget saaledes, at det ikke paa noget Punkt vil komme i Strid med den nuværende Drift, og det er en betydelig Fordel. Saa snart Centralbanegaarden med Udløbslinierne er anlagt — altsaa med Spor til Syd og Vest mod Roskilde — kan Trafik i denne Retning straks flyttes over til den ny Banegaard. Dernæst kan man saa give sig i Færd med at anlægge Boulevardbanen, og saa kan man nedlægge den nuværende Hovedpersonstation. Trafikken Nord paa kan, medens Boulevardbanen anlægges, foregaa som nu fra Nord- og Klampenborgbanens Stationer. De blive liggende urørte, fordi Linien, saa snart Hovedpersonstationen bliver fjernet, kan gaa gennem det nuværende Anlæg, og man behøver ikke at rive de nævnte Stationer ned. Det er en af de betydelige Fordele ved dette Forslag, at den ny Ordning ikke kommer i Strid med den nuværende Drift.

Jeg har endnu en Bemærkning at gøre, inden vi gaa til Vedtagelsen af dette Forslag, nemlig angaaende den fremtidige Ud-

vikling af det hele System. Skulde det vise sig, at Trafikken skulde stige stærkt, og en Udvidelse skulde blive nødvendig, kan en saadan let iværksættes. Efter det i forrige Samling foreliggende Forslag var det Forudsætningen, at Københavns og Frederiksberg Kommuner skulde til den vestlige Del af Ringbanens Løftning yde et kontant Tilskud af 2 Mill. Kr., altsaa 1 Mill. Kr. hver. Den vestlige Del af Ringbanen er Linien Vigerslev—Frederiksberg—Nørrebro—Hellerup, men denne Linie er i Aar bleven Godslinie, og dermed er Forudsætningen for dette kontante Tilskud falden bort. Jeg ønsker da at udtale, at skulde Udviklingen føre med sig, at det en Gang i Tiden vil blive nødvendigt, at denne Linie igen gik over til at være en fuldstændig Personlinie, og Linien som Følge deraf maatte løftes op af Niveau, vil en saadan Løftning selvfølgelig være afhængig af, at man til den Tid fik et efter Tiden og Forholdene passende Tilskud fra Frederiksberg og Københavns Kommune. Endvidere ønsker jeg at betone, at det er klart, at Rigsdagen staar frit over for alle fremtidige Udvidelser eller Anlæg.

Med disse Bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale de stillede Ændringsforslag tillige med Lovforslaget i sin Helhed til Vedtagelse.

Laust Jensen: Forinden Forslaget forlader Tinget, kunde jeg ønske at gøre nogle Bemærkninger. Det er jo et stort og for Statsbanedriften meget vigtigt Spørgsmaal, der her synes at nærme sig sin endelige Løsning. Sagen stiller sig i alt Fald for mig saaledes, at jeg antager, at der ved Opførelsen af den ny Banegaard og Omordningen af de københavnske Banegaardsforhold vil være skabt en Løsning, der vil være tilfredsstillende for Statsbanedriften i en nogenlunde lang Fremtid. Som andre store Sager har ogsaa denne været Genstand for Behandling i en Kommission, og det er paa Grundlag af de Planer, der af denne bleve ansete for de bedste, og som opnaaede de højeste Præmier, at den højtærede Trafikminister forelagde et Lovforslag i Folketinget den 11. November 1902 om Opførelse af en ny Personbanegaard. I forrige Samling blev Sagen som bekendt ikke fremmet, da det Udvalg, der fik dermed at gøre, nødvendigvis maatte have nogen Tid til Overvejelse for at sætte sig ind i de mangeartede Spørgsmaal, som angik det foreliggende Emne. Udvalget og Rigsdagens