

at Staten under eet kunde afhænde samtlige de Arealer, som blive disponible, saa at Risikoen ved Realisationen blev tagen bort fra Staten. I Henhold dertil er der da ført Forhandlinger med Københavns Kommunalbestyrelse, og disse Forhandlinger have ført til en Overenskomst, der findes optrykt som Bilag i Folketingsudvalgets Betænkning. Den er fra Ministerens Side selvfølgelig sluttet under Forbehold af Lovgivningsmagtens Samtykke og fra Magistratens Side under Forbehold af Borgerrepræsentationens Tiltræden. Derefter skal Kommunen betale et Beløb af 15 Mill. Kr. for samtlige de Arealer, der overdrages den, saaledes at dette Beløb bliver at udbetale med $\frac{1}{15}$ om Aaret i Løbet af 15 Aar fra den Tid, da Arealerne stilles til Kommunens Raadighed. For saa vidt det lykkes Kommunen at sælge Dele af Arealerne hurtigere, skal der efter et vist nærmere fastsat Forhold ske Indbetaling hurtigere; men i det store og hele maa man gaa ud fra, at Realisationen og Indbetalingen af Beløbet til Statskassen kan trække ud over 15 Aar. Kommunen afgiver endvidere til Staten alle de Grunde, som ere fornødne for Gennemførelsen af denne Jernbaneplan, dels uden Vederlag, dels mod Magelæg, idet Staten afstaar visse Grundstykker til Kommunen ud over de ved selve Planens Gennemførelse frigjorte Arealer. Med Hensyn til Værdien af disse Grunde skal jeg bemærke, at de Arealer, som det forudsættes, at Kommunen skal afgive til Staten, ere anslaaede til en Værdi af omtrent 2,600,000 Kr. eller noget derover, medens Værdien af de Grundstykker, som Staten afgiver i Magelæg til Kommunen, er — jeg har ikke det nøjagtige Tal ved Haanden, men der er en Difference til Gunst for Staten af omtrent 1,800,000 Kr. I Virkeligheden vil altsaa Kommunen foruden de 15 Mill. Kr., som betales kontant, endvidere yde et betydeligt Beløb gennem de Arealer, som den overdrager til Staten. — I Folketinget har man endvidere foretaget den Ændring, at den i Regeringsforslaget opførte Station ved Svanemøllen foreløbig udgaar, hvorved Udgiften til det samlede Anlæg kan reduceres med noget over 200,000 Kr. Resultatet af den hele finansielle Ordning vil da blive det, at den endelige Udgift for Statskassen vil nedbringes til mellem 7—8 Mill. Kr. Men ganske vist maa det herved erindres, at Staten selvfølgelig tillige lider det Rentetab, som fremkommer derved, at den staar i Forskud med hele

Anlægssummen og først gradvis vil faa de 15 Millioner udbetalte af Kommunen.

Denne Ordning, som, saa vidt jeg kan skønne, er billig og fordelagtig for begge Parter, har fundet fuld Tilslutning i Folketinget, og jeg tillader mig herved paa det bedste at anbefale den ogsaa til dette høje Tings Vedtagelse. Det forekommer mig, at vi herigennem ere naaede til at faa dette store og vanskelige Spørgsmaal ordnet paa en Maade, som er saa gunstig for Statskassen, som man paa nogen Maade har kunnet vente sig. Udgiften er bleven bragt betydelig ned under det, som man ved tidligere Beregninger og efter tidligere Planer havde tænkt sig. Jeg tror ogsaa, det maa erkendes, at de Ofre, Københavns Kommunalbestyrelse herigennem har paataget sig at udrede, ikke ere ubetydelige. Jeg vil haabe, at Byens fremtidige Udvikling vil blive en saadan, at det maa vise sig, at denne Forretning for Kommunen bliver fordelagtig; men det siger sig selv, at det ikke er muligt for nogen at danne sig et virkeligt begrundet Skøn over, hvorledes Forholdene ville udvikle sig i de næste 10—20 Aar, og det er jo væsentlig derpaa, det vil komme an.

Jeg skal endnu en Gang resumere den Plan, som herefter bliver at bringe til Udførelse. Den gaar i sine Hovedtræk ud paa følgende: Den nuværende Hovedbanegaard nedlægges, Syd for Vesterbrogade anlægges der en ny Centralbanegaard, som ved en firsporet Banelinie sættes i Forbindelse med den nuværende Østbanegaard. Disse 4 Spor føres i to Tunneler ad Boulevarden — muligt er det, at den ene af disse Tunneler kan gøres delvis aaben; dette maa staa hen til nærmere Undersøgelse. Fra den ny Centralbanegaard gaa Sporene langs Godsbanegaarden gennem Valby Bakke ud til Vigerslev og derfra videre Vest og Syd paa, medens der fra Østbanegaarden Nord efter bliver anlagt et nyt Dobbeltspor til Hellerup. Frederikssundbanen bliver omlagt, saa den føres fra Vandløse direkte ind til Valby Station. En dobbeltsporet Godslinie føres fra Godsbanegaarden Syd om Vestre Kirkegaard til Vigerslev; denne Godslinie kommer tillige i Forbindelse med den nuværende Linie fra Frederiksberg til Nørrebro. Denne Linie fortsat videre dels til Hellerup dels til Østerbro vil i det væsentlige fremtidig være bestemt til Godslinie. Jeg gentager dog udtrykkelig, at det er ikke udelukket, at denne Linie ogsaa i