

havns Personbanegaard. Nogle af dem angaa ganske ny Ting, og her maa jeg særlig nævne en Kullosningsindretning, der maa antages at medføre en betydelig Besparelse for Statsbanerne i Henhold til de fra Korsør indvundne Erfaringer. Denne Foranstaltning til  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. maa antages ikke blot at ville forrente sig godt, men ogsaa i en forholdsvis kort Aarrække at kunne blive indfortjent. Der er ogsaa andre af Beløbene, som kunne siges at være af produktiv Beskaffenhed. Naar jeg trækker denne Part fra og saa Beløbet til Administration og Udvidelser, 7 pCt., fra, reduceres det forlangte Beløb til 1,280,000 Kr. Der er imidlertid atter noget nyt, nemlig 30,000 Kr. til en Traadtovbane og 360,000 Kr. til Centralbetjening ogsaa af Godshovedsporene og Sporskifterne, to Foranstaltninger, som ganske sikkert ville medføre en betydelig Besparelse i Arbejdskraft ved at erstatte den nuværende Haandbetjening, der jo vilde kræve et meget betydeligt Antal Personer. Men hvad man nu end vil mene om disse Poster, angaa de i alt Fald ikke Personbanegaarden i København, men derimod den i 1893—94 vedtagne Godsbanegaard. Saa er der 100,000 Kr. til Sænkning af Hellerupvej for at skaffe Adgang til Hellerup Godsplads, som heller ikke vedrører Københavns Personbanegaard, og en Række mindre Beløb til Godsbanegaardsudgifterne. Dernæst er der paa indeværende Aars Finanslov bevilget af rullende Materiel ny, meget store Lokomotiver, som nødvendiggøre ikke blot en 90 Punds Skinnevægt i Stedet for de beregnede 75 Punds, men ogsaa nødvendiggøre længere og mere rummelige Lokomotivremiser end dem, der vare forudsatte. Det giver en forøget Udgift af ca. 200,000 Kr.

Naar jeg saaledes gaar Post efter Post igennem, kan jeg ikke finde andet, end at der til sidst kun bliver  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. eller lidt derunder tilbage, om hvilke man med Rette maa kunne sige, at Jernbanecentraladministrationen kunde have vist større Forudseenhed i sin Tid ved den store Lovs Vedtagelse. Dertil regner jeg ikke mindst Forlængelsen af Østerbros Tunnel og et forøget Antal Elevatorer til Rejsegods og tillige nogle Vandtaarne og Kraner til Forsyning af de

Lokomotiver, der passere Stationerne. Det er Udgifter, som man til Dels ligefrem i sin Tid her paa Rigsdagen har henledet Opmærksomheden paa, og om hvilke man har udtalt, at de sandsynligvis vilde blive nødvendige — det gælder i alt Fald for nogle af disse Posters Vedkommende.

Naar jeg altsaa skal rekapitulere, hvad jeg her har sagt, maa det siges, at Lovforslaget i det væsentlige vedrører Udgifter til ny Ting, der ville vise sig produktive for Statsbanerne og derigennem ikke formindske, men tværtimod forøge Indtægterne. Og det gælder for overordentlig væsentlige Dele af det samlede Beløb, at de angaa Godstrafikken og ikke den Personbanegaard, som forholdsvis nylig er bleven vedtaget. At Godstrafikken kan stille Krav til forøgede Udgifter, belyses bedst ved den ganske overordentlig store Udvikling, den har undergaaet i København i den sidste halve Snes Aar. Efter hvad jeg kan se, besørge der i 1893 13,2 Mill. Ct. Gods paa Københavns Godsbanegaard, men i 1906 ikke mindre end 41 Mill. Ct., altsaa godt 3 Gange saa meget. Og uagtet de billigere Takster, der senere ere blevne indførte paa Statsbanerne, ere ogsaa Indtægterne paa de københavnske Godsbanestationer stegne fra 2,6 til 6,8 Mill. Kr. Det er en saa kolossal Udvikling, at det kan forklare, at der kan trænges til en eller anden ny Foranstaltning.

Under disse Omstændigheder skal jeg i Overensstemmelse med den højtærede Minister og det andet Ting anbefale Lovforslaget til Vedtagelse, med Tilføjelse af, at det jo ikke er Meningen, at disse  $1\frac{3}{4}$  Mill. Kr. nu komme til Anvendelse, men at det er Meningen, at vi maa bevilge dem nu, fordi de maa tages i Beregning ved det samlede Anlægs Udførelse. Denne ligger, som de Herrere vide, et ikke saa ganske ringe Antal Aar ud i Fremtiden, men for at man i rette Tid kan træffe de Dispositioner, der forudsættes ved dette Lovforslag, er det nødvendigt at have Bevillingerne allerede nu, eftersom det vilde blive væsentligt dyrere at bringe Forandringerne til Udførelse bag efter, naar man i øvrigt var færdig. Under disse foreliggende Omstændigheder anbefaler jeg Forslaget til Tingets Velvillie og Vedtagelse uden videre Behandling.