

L. Rasmussen: Det Lovforslag, som her foreligger til Behandling, og som jeg skal tillade mig at sige et Par Ord om, er det andet Tillæggsforslag til Loven om Anlæg af en Personbanegaard i København. Det er altsaa i Virkeligheden den tredje Bevilling til denne Banegaard. Ved Lov Nr. 54 af 29. Marts 1904 bevilgedes i alt 18,965,000 Kr. til Anlæg af en ny Banegaard i København, og ved Tillægslov Nr. 95 af 8. Maj 1908 bevilgedes yderligere 1,796,000 Kr. Nu foreslaas der her en yderligere Bevilling af 85,000 Kr. Det vil med andre Ord sige, at hele dette Anlæg, forudsat at dette Forslag bliver vedtaget, hvad det vel sagtens nok bliver, vil andrage i alt 20,846,000 Kr.

Disse Tal ere jo naturligvis rigtige, thi det er de Tal, der staa i Lovene, men jeg tror alligevel, at dersom jeg blot blev staaende ved disse Angivelser, vilde det give et noget falsk Billede af, hvad vi faa for de godt 20 Mill. Kr. For dem faa vi nemlig ikke alene den nye store Banegaard derude ved Vesterbrogade, nej, til Anlægget af den knytter der sig store, kostbare, vidtløftige Nyanlæg af Baner og Omlægning af Baner her i København og nærmeste Omegn. Jeg skal tillade mig ganske kort at opfriske i Erindringen, hvilke Anlæg § 1 i Loven af 1904 omfatter. Jeg skal ikke nævne det hele, men nøjes med at skitsere det ganske kort, saa at man faar et Begreb om, at det er langt mere end selve Banegaarden, her er Tale om. Der omhandles i § 1 i alt 5 Anlæg, som ere nummererede under a., b., c. o. s. v. Det første er den store Central-Personbanegaard, b) er en firsporet Banelinie, der med Tilknytning til den nuværende Linie Vigerslev—Godsbanegaarden føres gennem Centralstationen og videre i en Tunnel til Østerbro Station. Det er altsaa den bekendte Boulevardbane. c) er en Omlægning af Indløbet af Frederikssundbanen o. s. v., d) er et 2det Dobbeltspor Østerbro—Hellerup, og e) er en dobbeltsporet Godsbane fra Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand Syd om Vestre Kirkegaard til Vigerslev o. s. v. Man vil se, at det er meget store og ifølge Sagens Natur kostbare Anlæg, der her er Tale om, foruden selve Personbanegaarden.

Hertil kommer endvidere, at alle disse Anlæg jo nok ifølge Loven koste Staten 20 Mill. Kr., men Staten faar paa den anden Side noget Ækvivalent i det gamle Banegaardsterrain. Jeg har ikke i den korte Tid, jeg har haft til min Raadighed, kunnet faa fat i den Overenskomst, der i

sin Tid blev afsluttet med Københavns Kommune angaaende Overtagelsen af det gamle Banegaardsterrain, naar det bliver rømmet af Statsbanerne, men saa vidt jeg husker, gik den ud paa, at Københavns Kommune skulde overtage dette Terrain og derfor erlægge 1 Mill. Kr. aarlig i 15 Aar, det vil sige, at Københavns Kommune skulde i Virkeligheden give 15 Mill. Kr. for disse Arealer fra den Tid, de vare rømmede af Statsbanerne.

Jeg har villet give disse Oplysninger ikke alene for Tingets Medlemmer, men ogsaa for Folk i Almindelighed, fordi der jo er mange, der have set med stor Skepsis paa disse store, kostbare Anlæg ved København. Jeg skal slet ikke udtale mig om, hvorvidt de ere for kostbare eller ikke, hvorvidt de vare nødvendige eller hensigtsmæssige eller ikke o. s. v., men jeg synes, det er rigtigt, at Sagerne stilles paa deres rette Plads, og at man faar at vide, hvad det i Virkeligheden er, vi have faaet for de 20 Mill. Kr., og hvor mange Penge der i Virkeligheden i den Anledning gaar ud af Statskassen.

Det foreliggende Lovforslag er jo finansielt set ikke meget stort, naar man ser det i Forhold til hele det store, kostbare Anlæg. Det drejer sig kun om 85,000 Kr. Jeg er ikke særlig inde i Forholdene ude paa den nye Personbanegaard — jeg var ikke i sin Tid Medlem af det Udvalg, der behandlede Sagen, og kender den altsaa ikke i dens Detailler —, men det synes klart nok, at det maa være ikke alene hensigtsmæssigt, men nødvendigt, at der er en Forbindelse mellem Perronerne derude. Jeg har ingen rigtig klar Mening om, hvor mange Folk der kan være Tale om skulle passere fra den ene Perron til den anden, om det er nogle ganske enkelte, der ere løbne vild, som man siger, eller det er hele Togladninger, der komme med et Tog og skulle passere over Perronerne for at fortsætte med et andet. Men, som sagt, Tunnelanlægget synes mig ved et flygtigt Blik at være ret hensigtsmæssigt. Det, jeg derimod synes, vi fra Rigsdagens Side have Ret til at beklage os over — og efter min Mening beklage os over i høje Toner —, er den Maade, hvorpaa den Slags Anlæg fremlægges og præsenteres os her i Rigsdagen. Det er jo nemlig ikke alene ved Københavns Personbanegaard, at der kommer Krav om Efterbevilling paa Efterbevilling, men det er næsten ved alle store Statsanlæg, at vi ere udsatte for den Slags Ting. Og naar vi først have bevilget henimod 20 Mill. Kr. til Københavns Person-