

alle Landarbejderne, der ville faa Gavn af Loven. Jeg ser ikke, at dette bringer Landbostanden den allerfjerneste Nytte, det skulde da være paa den Maade, at man maaske derved faar en letsindig Mand til at købe en dyr Jordlod. Jeg kan derfor ikke bringe det over min Samvittighed at stemme for Forslaget, thi det vil føre til, at naar der kommer et Forslag om Hjælp til Haandværkere til Oprettelse af Værksteder eller til Redskaber osv., vil man ikke med Grund kunne nægte at gaa ind paa en saadan Samfundsopgave, da man er gaaet ind paa at give disse Summer til ganske enkelte Individier, og oven i Købet paa en saadan Maade, at jeg ikke har det fjerneste Haab om, at de, der faa dem, virkelig kunne klare sig. Jeg tror, det vil blive Tab baade for dem og for Statskassen. Jeg fralægger mig derfor enhver Mistanke om, at jeg ikke føler lige saa varmt for Landarbejderne, som de andre, men jeg føler ogsaa for Samfundet. Jeg ser ikke, det er en Opgave, hvorpaa man skal ofre 10 Millioner.

Da ikke flere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

*Lovforslaget* (se Tillæg C.)  
vedtoges med 44 St. mod 10.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet Folketinget.

Hérmed er Dagsordenen udtømt, og jeg skal da angive Dagsordenen for næste Møde, som afholdes Fredag den 3dje ds., Kl. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og Dagsordenen er da:

1) *Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Stempelfrihed for visse Opsigelser.

2) *Første Behandling af:*

Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg paa Sjælland.

Mødet hævet Kl. 3, 20'.

## 48de Møde.

Fredag den 3dje Marts, Kl. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

**Formanden:** Ved Skrivelse af 28de f. M. giver Finansministeren mig Meddelelse om forskellige af ham i Folketinget fremsatte Lovforslag.

Dernæst skal jeg bemærke, at Udvalget angaaende Forslag til Lov om Formueforholdet mellem Ægtefæller har afgivet Betænkning, hvorefter Eksemplarer ere omdelte.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Anden Behandling af Forslag til Lov om Stempelfrihed for visse Opsigelser.*

(Første Behandling findes i Tidenden Sp. 1193.)

Der var intet Ændringsforslag stillet.

Lovforslagets eneste Paragraf samt Spørgsmaalet om Sagens Overgang til 3dje Behandling sattes til Forhandling under et.

Ingen begærede Ordet.

*Lovforslagets Indhold* (se Tillæg C., Sp. 247) samt dets Overgang til tredje Behandling

vedtoges uden formelig Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg paa Sjælland.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 3115 ff.)

Sagen sattes under Forhandling.

**H. N. Hansen:** Det første Punkt i det foreliggende Forslag angaar Anlæg af et nyt Centralværksted i Kjøbenhavn for Statsbanernes Maskinafdeling, hvortil der begæres en Sum af 4,430,000 Kr. Det Arbejdsomraade, Statsbanernes Værksteder har, er jo meget omfattende. Der henhører herunder Vedligeholdelsen af alt Statsbanernes Materiel, Lokomotiver, Vogne og hvad dertil hører, og der er her Brug for alt Slags Haandværksarbejde, baade Maskin- og Smedearbejde, mekaniske Arbejder, Maler-, Drejer- og Sadelmagerarbejde, Elektrikerarbejde osv. Alt dette Arbejde er hovedsagelig samlet i Værkstederne i Aarhus og Kjøbenhavn, thi de Værksteder, som ere i Nyborg fra tidligere Tid, kunne vistnok ikke tillægges stor Betydning. Medens nu Værkstederne i Aarhus siges at være fyldestgørende, vil Forhandlingen her i Dag komme til at dreje sig om de Mangler, der ere ved Værkstederne i Kjøbenhavn. De ligge, som det vil vides, i den østre Del af Banegaards-terrainet, op imod St. Jørgens Sø og foreslaas nu flyttede til den ny Godsbanegaards vestre Hjørne hen imod Enghavevej. Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at det vilde have været ønskeligt, om der ogsaa for denne Del af Lovforslaget havde været nogle Planer at se paa, baade med Hensyn til Værkstedernes Beliggenhed og Terrainets Benyttelse. Men det kan jo under Sagens senere Behandling komme til at foreligge. Der ligger saadanne Planer i Rigsdagens Bureau, men jeg tror, det vilde have været ønskeligt, om disse vare blevne trykte. Værkstederne ligge altsaa nu oppe ved St. Jørgens Sø og ønskes henførte til den ny Godsbanegaard Vest paa. Det første Spørgsmaal, som maa rejses ved denne Sags Prøvelse, er dette, om Værkstederne, som de nu ere, ikke længere kunne anses for fyldestgørende. Dernæst maa der spørges, om den Plan, som nu er forelagt til de ny Værksteder, er fyldestgørende, og endelig, om der skulde findes en anden Maade at løse Opgaven paa end den af Regeringen foreslaede.

Hvad Spørgsmaalet om de nuværende Værksteders Brugelighed angaar, maa det jo besvares under Hensyn til det Behov, der nu stilles til dem, og det vil da være ganske klart, at dette Behov staar i nært

Forhold til Mængden af det Materiel, som benyttes, og til den Grad, i hvilken det benyttes. Man maa bestemme Værkstedskravet efter Forholdet til Lokomotivernes og Vognenes Antal og efter Forholdet til de Mil, som dels Lokomotiverne, dels Vognene tilbagelægge. Stillingen er nemlig den, at naar et Lokomotiv eller en Vogn har kørt et vist Antal Mil — jeg tror 4000 — skal den være Genstand for et Eftersyn paa Værkstederne til Afhjælpning af mulige Mangler, og det er da en Selvfølge, at jo mere Materialets Antal og Benyttelse stiger, desto større Værkstedspads bør man have. Man har tidligere stillet et ligefremt Forholdstal op mellem Tallet af de benyttede Vogne og den nødvendige Værkstedspads, idet man sagde, at af de benyttede Lokomotiver vilde  $\frac{1}{4}$  samtidig være til Reparation, af de benyttede Personvogne  $\frac{1}{12}$ , og af de benyttede Godsvogne  $\frac{1}{35}$ . Jeg ved, at man nu ikke regner med saa høje Brøker, idet man nu ved de forbedrede Maskiner er i Stand til at foretage Reparationerne hurtigere og altsaa at kunne levere Vognene hurtigere tilbage til fornyet Benyttelse. Jeg skal nævne de Tal, som man har regnet med ved Anlægget af de ny Værksteder, og dernæst de Tal, de nuværende Værksteders Indretning er baseret paa, og det vil saa være iøjnespringende, at de Forhold, som vi nu have, ikke længere kunne bevares. Maa jeg nævne, at de Tal, jeg benytter, dels hidrøre fra Lovforslagets Motiver, dels fra en meget instruktiv Artikel i Bladet „Ingeniøren“, hvilken Artikel stammer fra sagkyndig Haand. I 1863, da de nuværende Værksteder bleve anlagte ved Kjøbenhavns Banegaard, var der beregnet til Kørselen 23 Lokomotiver og 451 Vogne med en Kørsel af 65,000 Lokomotivmil om Aaret. Den Gang var Banelængden for Sjælland—Falster — og det er kun dette Distrikt, vi have med at gøre, idet det øvrige Materiel er henlagt til Jylland—Fyn,  $23\frac{1}{2}$  Mil; nu ere de  $74\frac{1}{2}$  Mil. I Stedet for, at man den Gang kørte med 23 Lokomotiver, køre vi nu med 190 og i Stedet for med 451 Vogne, kører man nu med 2,400, og der tilbagelægges nu 670,000 Lokomotivmil aarligt i Stedet for 65,000 den Gang. Det vil forståas, at det Anlæg, der

var fyldestgørende i 1863, ikke kan være det i 1898. Værkstederne ere overbebyrdede baade med Materiel og Arbejdstid. Der maa arbejdes baade Dag og Nat, og Værkstederne kunne ikke en Gang fysisk rumme de Vogne, der nu benyttes, og som ere større end tidligere, i alt Fald for de saakaldte Boggievognes Vedkommende. Endvidere kan Forbindelsen mellem de forskellige Værksteder, idet den er beregnet paa de smaa Forhold, ikke passe for de større. Disse Omstændigheder forekomme mig saa iøjnefaldende alene i Kraft af Tallene, at der ikke behøves yderligere Oplysning. De, som have set Værkstederne — og der er jo for nylig givet adskillige Rigsdagsmænd, nemlig dem, der sidde i den paagældende Jærnbanekommission, Lejlighed til at se disse Forhold — ville sikkert finde det urigtigt at blive ved de nuværende Værksteder, thi ikke blot ere de for smaa, men Forholdene ere saa knebne, at Arbejdet daarlig kan foregaa paa en forsvarlig Maade. Lysforholdene ere ringe, og de sanitære Forhold er der ikke taget Hensyn til. For Arbejderne er der sørget i en saa ringe Grad, at det er saare mangelfuldt for at bruge et mildt Udtryk. Det Indtryk fik vi ved at se Forholdene, og vi have faaet det bekræftet af sagkyndige Mænd, som staa uden for Jærnbanevæsenet, og de have udtalt, hvad vi ogsaa fik Fornemmelsen af ved den Lejlighed, at de nuværende Forhold paa Kjøbenhavns Banegaards Værksteder ikke længere bør vedblive at eksistere. Disse Udtalelser ville ikke komme det høje Ting overraskende, thi allerede i 1882 blev der fra Regeringens Side fremlagt Forslag her i Rigsdagen til disse Forholds Afhjælpning, og der blev da begæret 2,684,000 Kr. til de ny Værkstedsbygninger. Jeg kommer maaske siden til at nævne Forskellen mellem dette Beløb og det, der nu begæres. Det foresloges at lægge Værkstederne ude ved Nørrebro Station. Forslaget blev den Gang vedtaget af Landstinget, som altsaa fuldt ud har erkendt Rigtigheden af det, jeg nu har omtalt, og de ere senere blevene langt værre, end de den Gang vare. Den Gang gik Sagen herfra til Folketinget og blev fremlagt der paa ny i næste Samling, men den blev ikke fremmet videre. Vilevede da under den saakaldte Visnepolitik, som vi nu lykkeligvis ere komne ud over. Jeg tror altsaa at kunne gaa ud fra, at Rigsdagen denne Gang vil erkende Rigtigheden af, hvad der her er fremført, at de nuværende Værksteder paa Kjøbenhavns Banegaard bør afløses af andre. Dette var

den første Betragtning, jeg havde at gøre gældende.

Den næste er om den Plan, der nu er forelagt fra Regeringens Side, om disse Værkstедers Henlæggelse til den ny Godsbanegaard er heldig. De foreslaas, som allerede nævnt, henlagte til Banegaardens vestre Hjørne hen ad Enghavevej, og de foreslaas lagte paa det Terrain, som er indvundet ved Opfyldning, saaledes at der dog fyldes noget mere op, end sket er. Det, som man maa lægge Vægt paa ved Spørgsmaalet om saadanne Værkstедers gode Beliggenhed, er dels det, at man ikke benytter et alt for kostbart Areal, dernæst at Arealet ligger bekvemt til Jærnbansens Brug, og endelig ogsaa det, at det ligger gunstigt for de Arbejdere, der skulle arbejde paa Værkstederne, saaledes at de i Nærheden kunne finde gode og billige Boliger. Det er en stor Arbejdsstyrke, der beskæftiges i disse Værksteder, jeg tror, at det for Tiden er 6 à 700. Hvad Spørgsmaalet om Arealets Kostbarhed angaar, kan jeg henviser til, hvad der for et Par Aar siden her i Landstinget blev udtalt fra min Side som Ordfører for det daværende Udvalg, at vi fandt det saare heldigt, at man gjorde Landindvindinger paa det Sted, fordi man paa den Maade tilvejebragte værdifulde Arealer paa en meget billig Maade. Jeg kan derfor kun finde det fuldstændig rigtigt, at Jærnbanen i saa Henseende gaar videre ad den Vej, som man allerede den Gang kom ind paa. Hvad dernæst Forholdet til Jærnbansens Behov angaar, tror jeg ogsaa, at man maa sige, at denne Plads er heldig, thi det gælder ikke om at have disse Værksteder liggende umiddelbart op ad den Hovedstation, hvor Trafikken foregaa, men at have dem let tilgængelige fra Banens Side, uden at de genere den øvrige Trafik, og det kan naas, hvad enten man tænker sig Godsvognene førte over fra Godsbanestationen til de nærliggende Værksteder eller Personvognene førte sammesteds hen enten over Godsbanegaarden eller om ad Vigerslev. Til den nuværende Værkstedsplads er der jo let Passage for Vogne, der skulle føres til og fra Reparation. Endelig ville alle erkende, at Beliggenheden er heldig for den Arbejderbefolkning, der skal arbejde i Værkstederne. Planen maa altsaa i saa Henseende siges at være god.

Det næste, der bliver Spørgsmaal om, er jo, om Forslaget ogsaa i økonomisk Henseende er berettiget. Der kan det jo navnlig straks falde os for Brystet, om det ikke er taget noget for stort. Jeg skal dog straks føje til, at der næppe for os

bliver meget at rette paa det. Det maa naturligvis prøves nærmere i et Udvalg, det er ikke saaledes at tale derom ved 1ste Behandling, og heller ikke besidder jeg tilstrækkelig Indsigt til at gøre det. Jeg erkender imidlertid, at, naar man sammenligner de forlangte 4,430,000 Kr. med, hvad der tidligere har været Tale om, vil det blive svært at faa Beløbet sat meget ned. Vi maa jo hellere være med til at bevilge det, saaledes at det bliver forsvarligt efter Tidens Krav, end at knibe paa noget, faa det mindre godt udført og saa maatte bedre paa det om kort Tid. Det er jo store Summer, det drejer sig om. For Bygninger alene er der beregnet 2,150,000 Kr. foruden Varme og Ventilationsapparater 96,500 Kr., og til Maskiner og Inventar 1,110,000 Kr., men naar jeg sammenligner disse Tal med de tidligere forlangte, kan jeg endda forstaa dem. Da man havde Sagen for i 1882, regnede man med Værkstedsplads til 20 Lokomotiver og 70 Vogne, begge Dele samtidig i Værkstederne, og dertil beregnede man saa at skulle bruge 2,680,000 Kr. Dette Forslag er beregnet paa, at der samtidig skal kunne være 52 Lokomotiver og 200 Vogne i Værkstederne, og naar det er Kravet, der opstilles, forstaaer det sig af sig selv, at den den Gang opstillede Sum, som blev billiget af Landstinget, maa være vokset betydelig. Om det netop er det rette Beløb, der nu forlanges, tør jeg ikke sige, men regner man efter Forholdstal, er det vel forstaaeligt, at det er kommet saa højt op. Den Værkstedsplads, som nu kræves, er beregnet i Forhold til langt flere Vogne, end man tidligere regnede med, fordi man hurtigere kan ekspedere dem bort fra Værkstederne, og jeg ser ikke andet, end at naar man vil tage en nogenlunde rimelig Fremtid med i Betragtning, er den Værkstedsplads, der fordres, ikke for stor, men saa maa det jo nærmere prøves i Udvalget, om der kan spares noget eller ikke paa den Sum, der er forlangt. Man kan jo sammenligne det med andre Steder, jeg tør f. Eks. nævne Udgifterne til Centralværkstederne i Aarhus, og man kan sammenligne med andre større Institutioner her i Byen, af hvilke vi dog have nogle, men jeg tror meget langt ned. Kun et Punkt skal jeg endnu berøre her, fordi det staaer noget i Forbindelse med, hvad der var Tale om, da Godsbanegaarden for et Par Aar siden var til Forhandling, det er, at man under Nr. 8 i det i Motiverne optagne Overslag

til elektrisk Kraft og Belysningsanlæg har opført 344,000 Kr. Det vil maaske erindres, at man fra Udvalgets Side, da vi havde Sagen om Godsbanegaarden til Behandling, ønskede, at man skulde forhandle om eventuelt at faa Elektricitet fra Kommunens Elektricitetsværk og gøre dette afhængigt af, hvorledes Kommunen vilde stille sig i saa Henseende med sine Fordringer, om det blev mere økonomisk, at Jærnbane selv anlagde og drev et Elektricitetsværk. Bevillingen hertil blev derfor i det endelige vedtagne Forslag givet alternativt, saaledes at Summen skulde gaa ud, hvis man efter Forhandlinger med Kommunen kom til at lade den levere Elektriciteten. Jeg ved, at disse Forhandlinger endnu ere svævende, og det er for saa vidt naturligt, at denne Sum paa 344,000 Kr. er stillet op, men jeg tror, at det vil være rigtigt kun at stille den op som en Mulighed, idet jeg kan anføre, at det fra sagkyndig Side er meddelt mig, at Jærnbane næppe vil kunne drive sit eget Elektricitetsværk billigere, end den kan faa Elektriciteten fra Kommunen. I saa Tilfælde vil der jo ikke være Grund til at udføre dette forholdsvis kostbare Anlæg og lægge den daglige Drift og den store Besværlighed med dette Anlæg over paa Jærnbane. Dette henstiller jeg til Overvejelse i Udvalget, om der ikke paa denne Post maatte være nogen Grund til at gaa frem som for to Aar siden. I det hele taget kan jeg ikke sige andet, end at som Sagen ligger for, maa det Anlæg, der er projekteret, anses for baade fornuftigt og nødvendigt.

Der staaer da tilbage at omtale det Spørgsmaal, som jeg nævnede før, om Sagen kunde ordnes paa anden Maade end den, der her foreslaas. Og der kan da næppe være Tale om andet end det Spørgsmaal, om der var Mulighed for ved at blive paa det nuværende Sted og ved at udvide de nuværende Værksteder at faa et godt Resultat frem. Jeg tror, at hvis man skal flytte fra den nuværende Banegaard, vil der næppe være Tvivl om, at det nu foreslaaede Sted er heldigt, og at Sagen ogsaa væsentlig bør ordnes paa den Maade, det er foreslaaet. Spørgsmaalet er kun, om der er Mulighed for en mere økonomisk Ordning paa det nuværende Sted, men det har jeg al Grund til at kalde i Tvivl. Ved nærmere Undersøgelse vil man finde, at meget lidt af de nuværende Værksteder vil kunne bevares, selvfølgelig naar man vil fyldestgøre de Fordringer, som Tiden nu stiller til et Værksted baade i den ene og i den anden Retning, og at de ikke ville

have nogen nævneværdig Værdi ved Tilvejebringelsen af det ny. Og naar det nu drejer sig om, hvorledes vi skulle bære os ad med de store Anlæg til Centralværksteder til Københavns Banegaard, tvivler jeg meget paa, at man vil finde det rigtigt at blive paa det nuværende Sted. Der er to Muligheder, man kan have for Øje, nemlig at den nuværende Personbanegaard flyttes — og i saa Fald vil ingen tænke paa at lade Centralværkstederne blive liggende paa det kostbare Areal, hvor de nu ere — og den anden Mulighed er den, at Personbanegaarden bliver, hvor den er, og at der muligvis bliver Plads til en Udvidelse af de nuværende Værksteder. I saa Fald har jeg at sige: Paa Bygninger spare vi da ikke, og det vil føre os ind i den Ulempe, at vi skulle arbejde med ny Udvidelser samtidig med, at de nuværende Værksteder skulle benyttes. Jeg ved ikke, hvorledes man skulde komme ud over det. Vi stode da over for den Opgave at skulle paa en begrænset Plads anlægge kostbare Anlæg til 4 Mill. Kr. jævnsides med en Personbanegaard, som i Tidens Løb vilde kræve Udvidelser og Forandringer. Jeg tror ikke, det vilde være heldigt at lade de to Institutioner blive liggende paa den Vis; for selve Personbanegaarden er det ingenlunde heldigt at have Værkstederne med deres Trafik klos op ad sig. Jeg kan ikke faa Øje paa, at den Mulighed at beholde Personbanegaarden lige ved Værkstederne kan staa aaben. Det kan imidlertid nærmere overvejes i Udvalget, jeg har kun fremsat min Mening om Realiteten i saa Henseende, og den fører mig til at sige, at denne Sag her og den anden, jeg har sigtet til, maa gaa hver sin Gang uden at kunne hindre hinanden paa nogen som helst Maade.

Det er egentlig, hvad jeg har at bemærke ved første Behandling af det fremsatte Forslag. Jeg har endnu kun et Punkt at omtale, hvor det efter min Anskuelse om saadanne Ting ikke synes mig, at Regeringens Forslag er heldigt, og det er, at man vil lægge hele denne Udgift over paa Statslaan. Det staar for mig saaledes, at naar man saa længe har turdet afholde en Udgift som denne, har skudt den fra sig eller ikke har villet gaa til den, bør man selv i Nutiden bære noget af den og ikke vælte hele Byrden over paa Eftertiden. Jeg vilde derfor finde det urigtigt, om man ikke tog en Del, maaske en betydelig Del, af denne Udgift af de løbende Udgifter i Stedet for at lægge den over paa Laan.

De to andre Punkter, som Lovforslaget omhandler, er Dobbeltsporet fra Hellerup til Klampenborg og Udvidelse af Korsør Station. Om det sidste Punkt skal jeg slet ikke tale. Jeg ved, at andre Medlemmer, der have bedre Indsigt deri, ville bringe dette Punkt paa Tale, men jeg ved ikke, om det er Tilfældet med Hensyn til Punkt Nr. 2, og da dette ogsaa noget berører de Omraader, hvorpaa jeg før har haft Lejlighed til at arbejde, skal jeg omtale det med faa Ord. Forslaget gaar her ud paa, at man mellem Hellerup og Klampenborg skal lægge et nyt Dobbeltspor foruden det nuværende, og dertil ville saa knytte sig forskellige Forandringer ved de tre Stationer: Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg. Som væsentlig Del af Udgiften ved disse Foranstaltninger fremtræder Ordningen af Vejoverskæringerne, Niveauoverkørslerne paa de mange Veje, som findes paa disse Steder, og det vil i saa Henseende være store Udgifter, det drejer sig om. Det samlede Beløb til disse Foranstaltninger vil blive 2,650,000 Kr., og deraf forlanges alene til Vejordningen 780,000 Kr. og til Anlæg ved Stationerne 720,000 Kr., medens den øvrige Del af Udgiften falder paa Overbygning af Banen og den øvrige Ordning af Sagen. Det er altsaa som sagt to store Poster: Niveauordningen og Anlægene ved Stationerne. At selve det Forslag, som her er stillet, er berettiget, anser jeg for utvivlsomt, jeg synes, man snarere kunde spørge, om det ikke havde været rigtigere, om man straks fra Begyndelsen havde givet Banen denne Udvidelse. Nok er det, man har gjort den Erfaring, at den Trafik, her foregaar, den overordentlig store Trafik mellem København og Klampenborg og dernæst Trafikken fra København ad Kystbanen til Helsingør og endelig Trafikken fra Østerbro til de samme Linier er saa betydelig og saa indgribende i hinanden, at Forholdene med Nødvendighed kræve, at man har to Dobbeltspor i Stedet for det ene, som nu haves. Berettigelsen heraf, synes jeg, ingen kan kalde i Tvivl, som er nogenlunde kendt med den Færdsel, her foregaar. Der gøres opmærksom paa, at foruden at selve Sagen er presserende, er det ogsaa af Vigtighed allerede nu at tage den for Øje, fordi Ekspropriationen, som vil kræves til denne Udvidelse af Banen, vil blive kostbarere Aar for Aar, efter som Bebyggelsen tiltager. Dette er rigtigt. Jeg tror, at man ogsaa før har haft Øje for, at man ofte eksproprierer lidt for knebent, og at der er nogen Fare ved det, at man kommer

Aar efter og skal have ny Ekspropriation. Denne Bemærkning er sikkert rigtig, idet Bebyggelsen er saa stor, at Opsættelse af den Ekspropriation et Aar endnu vil koste Staten adskilligt. Alt dette maa stemme os for at gaa til denne Udvidelse, og at navnlig, som jeg omtalte, Ekspropriationen nødvendigvis maa foretages. Noget mere Tvivl fremkommer der, naar vi komme ind paa Spørgsmaalet om Forandringerne ved Stationerne. Thi skønt jeg ikke tror, at disse ville blive afficerede ved de Planer, vi komme til senere med Hensyn til Ordningen af Personbanegaardsforholdene ved København, kunde det tænkes, at her kunde komme Forhold frem, som kunde gøre det ønskeligt, at man til den Tid tog Sagen paa en anden Maade end i det forhaandenværende Øjeblik. Jeg skal derfor henstille til Overvejelse, om ikke denne Del af Sagen muligvis uden Skade kunde stilles noget i Bero, indtil det viste sig, hvorledes Personbanegaardens Ordning maatte blive. Jeg tillægger det ikke stor Betydning, men mener dog, at man mulig kunde komme til at gøre noget nu, som man senere maatte gøre om. Og kunde man nu gaa til de vigtigste Arbejder med at sikre de Arealer, der skulle eksproprieres for at faa Dobbeltsporet anlagt, er det vigtigste gjort i denne Sag allerede nu, og saa maatte Vejordningen og Stationsanlægene bero til senere. Jeg tror ikke, der derved vil komme nogen virkelig stor Udsættelse af det hele. — Jeg vil gerne gøre den Henstilling, at man, naar man gaar til at ordne Vejoverskæringerne m. m., saa ikke bebyrder Kommunerne med en Del af Udgifterne i saa Henseende, som man tidligere har gjort. Jeg ved ikke bestemt, hvad der er Meningen i denne Sag, men jeg finder det rigtigt, at Kommunerne ikke skulle bære Byrden i saa Henseende, naar Jærnbanerne komme og sige, at der skal træffes en eller anden Ordning med Hensyn til Vejene. Det er uberettiget. Jeg siger, at der maa Jærnbanen, som den, der bringer Forstyrrelse, aflevere Vejene igen i behørig Orden til Kommunerne. Altsaa hvis det er rigtigt, som jeg tror, at man alene vil have, at Staten bærer disse Udgifter, har det min Sympati. Det er de Bemærkninger, jeg skal indskrænke mig til med Hensyn til denne Del, som jeg ikke tør fordybe mig længer i. Hvad den første Del af Sagen angaar, som jeg udførlig har omtalt, konkluderer jeg i den Retning, at Forslaget efter min Mening er paatrængende nødvendigt, at det har løst Opgaven paa en fyldest-

gørende Maade, men at det selvfølgelig maa prøves nærmere med Hensyn til, om det i teknisk og økonomisk Henseende i alle Maader er, som det skal være, og at jeg endelig haaber, at man maa komme til Enighed om Pengenes Udredelse — i alt Fald at gaa noget i den Retning, jeg her har tilladt mig at antyde.

**Hedemann:** Naar man staar over for de Forslag, der nu ligge paa Tingets Bord, maa man gøre sig klart, at man vistnok næppe kan have Sandsynlighed for, at vi i denne Samling kunne faa alle de Forslag gennemførte, som her forlanges. Thi det er ikke alene det her foreliggende Jærnbaneforslag, det drejer sig om, men i Folketinget er der jo forelagt store Forslag om Forandringer i Jærnbaneforholdene i Fyn og Jylland og paa Routen Gedser—Warnemünde, saaledes at det i alt drejer sig om meget betydelige Beløb; Tiden er formodentlig temmelig knap i denne Session til at naa til Ende med det alt sammen, og jeg er enig med den ærede foregaaende Taler i, at det vil være nødvendigt at gøre flere af Forslagene til Genstand for nøjere Overvejelse, inden man gaar ind paa dem i den foreliggende Form. — Det er hovedsagelig Spørgsmaalet om Korsør Station, jeg skal holde mig til, da jeg havde den Ære at være Ordfører i det Udvalg, der behandlede Lovforslaget om Anlæg af Dobbeltspor fra Roskilde til Korsør for 2 Aar siden. Jeg skal dog med Hensyn til det Forslag, der er fremsat under b: Anlæg af Dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg, til Dels henholde mig til den ærede sidste Taler i, at det vistnok vil være ønskeligt allerede nu at komme til en Ekspropriation til det i saa Henseende nødvendige Areal. Videre antager jeg næppe, man vil komme i Aar. Det er lidt uheldigt, at baade Charlottenlund og Hellerup Stationer, som for nylig ere blevne omordnede i en betydelig Grad, atter skulle være Genstand for en Omdannelse, som koster mange Penge.

Til Udvidelse af Korsør Statsbanestation er under § 1 c forlangt 1,335,000 Kroner. Ærede Medlemmer ville erindre, at i Samlingen 1896—97 blev der vedtaget et Lovforslag om Dobbeltspor fra Roskilde til Korsør, og at man i dets 1ste Paragraf udelod det af Ministeren den Gang optagne Forslag om ogsaa at udvide Korsør Station, medens det henstilledes til Ministeren at fremkomme med et Forslag om dette Spørgsmaal, idet man i Udvalget var

temmelig enig om at ønske en Stationsplan i en bestemt angiven Retning. Denne Lov blev stadfæstet den 11te Maj 1897, og Meningen var, at dette Dobbeltspor skulde være færdigt til 1ste April 1900 senest, idet Pengemidlerne anvistes i Løbet af de 3 Finansaar. Tanken hos Udvalget var naturligvis ogsaa, at den høje Regering vilde være fremkommen med Forslag til en Udvidelse af Korsør Station saa hurtig, at Arbejdet ved denne Udvidelse kunde have været tilendebragt til samme Tid som Arbejdet paa Dobbeltsporet. Hvorvidt dette vil lykkes nu, staar noget tvivlsomt for mig, idet dette Lovforslag jo først fremkom her i Slutningen af Januar, og vi jo nu allerede skrive den 3dje Marts. Om vi kunne komme til Ende i Aar med Forhandlingerne om dette Punkt i Lovforslaget, er jeg ikke sikker paa. Jeg vilde meget ønske det, thi jeg tror, det vilde være meget heldigt, om vi kunde komme til Ende med dette Spørgsmaal. Særlig vilde jeg ønske det, fordi jeg er bange for, at jo længere det trækker ud, des dyrere bliver det. Den Gang Udvalget havde Forslaget til Behandling for 2 Aar siden, foretog det Nedsættelser af i alt 545,000 Kr., hvilke Nedsættelser vare begrundede i, at Udvidelsen af Korsør Station blev skudt ud. Nu andrager den Bevilling, der forlanges af den høje Regering, 1,335,000 Kr., altsaa en Forhøjelse med ca. 800,000. Jeg skal selvfølgelig indrømme, at de to Tal ikke ligefrem kunne paralleliseres, fordi der ud over, hvad der var foreslaaet ved det forrige Lovforslag, her kommer til et Forslag om et tredje Færgeleje, som man den Gang i Udvalget ogsaa var enig om gerne skulde tilvejebringes saa hurtig som muligt, og Udgiften dertil blev den Gang anslaaet til 400,000 Kr. Endvidere er der kommet til, hvad der ikke var paa det første Forslag, en Lokomotivremise, som er anslaaet til ca. 100,000; den Gang var den anslaaet til 150,000, men her staar den kun til 100,000 Kr. Det Beløb, der, beregnet efter, hvad vi besparede forrige Gang, altsaa nu skulde staa til Raadighed for Regeringens Plan, vilde blive 1,095,000 Kr., dog altsaa 240,000 Kr. mindre, end Regeringen nu forlanger. Jeg maa tilstaa, jeg er lidt betænkelig ved disse Forhøjelser og mener, at det maa gøres til Genstand for Udvalgets Overvejelse, hvorvidt de ere nødvendige overalt. Det er vanskeligt at se. Jeg har gennemstuderet Planerne, men er ikke kommen til noget Resultat og skal derfor ikke udtale mig derom; men Sporene skræmme, og derfor

ønsker jeg, at vi saa snart som muligt kunne komme til Ende med dette Spørgsmaal, saaledes at vi ikke næste Gang faa et Forslag, der er endnu dyrere.

Som ærede Medlemmer ville se, har den høje Regering ikke troet at kunne følge den Henstilling, som Udvalget i sin Tid gjorde om at forandre Stationsforholdene ved Korsør i den Retning, at der ved Færge-sporene lagdes en mindre Station, som altsaa skulde tjene hovedsagelig til Ekspedition af de rejsende og deres Rejsogds og være fælles for Færgepassagererne og Passagererne med Dampskibene Korsør—Kiel. I Motiverne til det foreliggende Lovforslag udtaler den højtærede Minister, at denne Henstilling har været Genstand for Overvejelse, men man har ikke kunnet følge den, og man henviser i Motiverne til en Skitseplan, som for to Aar siden blev tilstillet Udvalget, og som man mente skulde opfylde de Forventninger, Udvalget havde til en saadan Ordning. Denne Skitseplan have vi faaet, den er fulgt med Planen til Korsør Stations Udvidelse til Sammenligning, men jeg har aldrig erkendt og kan heller ikke erkende i dette Øjeblik, at denne Skitseplan egentlig træffer den Tanke, som Udvalget havde. Nu er det jo vanskeligt paa dette Tidspunkt for Udvalget her at fremkomme med bestemt Forslag i saa Henseende, og jeg tror derfor, at vi blive nødt til at følge den høje Regering i Ordningen af Stationen, saaledes at denne bliver liggende, hvor den er, og Kielerdamperne ogsaa blive liggende, hvor de ere. For at hjælpe paa Forholdene der er der foreslaaet en Overdækning mellem Dampskibs anlægspladsen og Stationsbygningen, for at Passagererne kunne gaa tørt i Land til Jærnbanevognene. — Det tredje Dampfærgeleje havde vi den Gang i Udvalget tænkt os lagt paa den sydlige Side af de nuværende to. Forslaget lægger dette tredje Dampfærgeleje paa den nordlige Side, og jeg formoder, at det hovedsagelig er for at kunne faa tilstrækkelig lange Spor ud langs med Færgelejet. Jeg skal intet væsentligt indvende derimod. Der er jo kun det at sige, at man kommer længere og længere fra den nuværende Jærnbane station, naar man lægger Færgelejerne mod Nord, og saa meget mere skulde man synes, at Udvalgets Tanke var rigtig ogsaa at flytte Stationen efter Færgelejerne. Men det er altsaa ikke gjort. Det tredje Færgeleje er lagt helt mod Nord, og saa vidt jeg kan se af Planen, er det endogsaa saaledes, at nogle ganske enkelte Huse ud mod Halskov maa rives over Ende

for at gøre Plads til det. At det tredje Færgeleje er nødvendigt, ere vi vist alle enige om. Der blev ogsaa af det ærede Mindretal den Gang i Udvalget stillet Forslag om at stille et Beløb til Indenrigsministerens Raadighed, for at dette Færgeleje straks kunde paabegyndes. Jeg vil haabe, at selv om vi ikke nu kunne komme til en Omordning af Korsør Jærnbane-station, vi dog kunne komme saa vidt, at vi gave den høje Regering den fornødne Bevilling til, at dette Færgeleje kunde paabegyndes i næste Finansaar, og de dertil nødvendige Sporanlæg ogsaa gives. En Del af disse Sporanlæg ere ganske vist givne ved den tidligere Bevilling.

Med Hensyn til de enkelte Poster i Overslaget skal jeg kun gøre et Par enkelte Bemærkninger. Jeg skal efter en Sammenligning mellem de tre forskellige Overslag, som findes i Lovforslagets Motiver, nævne som et Kuriosum, at ved Værkstederne findes der intet til Administration og tilfældige Udgifter, ved Hellerup—Klampenborganlægget findes der dertil et Beløb af 7 pCt. og ved Korsøranlægget et Beløb af ca. 4 pCt. Dette sidste, de 4 pCt., tilskriver jeg Udvalget Æren for, idet vi forrige Gang fik Beløbet nedsat til 4 pCt., der endnu ere blevne staaende. De 7 pCt. ved Hellerup—Klampenborg forstaar jeg ikke. At der intet findes opført ved Maskinværkstederne, er dog ikke saaledes at forstaa, at det slet ikke findes. Det findes nemlig paa de enkelte Underkonti, — ved nogle af dem, ikke ved dem alle — idet det ved fire forskellige Underkonti er beregnet til 214,650 Kr., 5½ pCt. af den samlede Sum for de samme Underkonti. Tager man derimod det hele Beløb, bliver det ca. 5 pCt. af de ca. 4½ Mill. Kr., der forlanges.

Et andet Punkt, jeg ogsaa gerne vilde berøre, er Spørgsmaalet om det elektriske Lys. De ærede Medlemmer, som sad her i Tinget for to Aar siden, ville erinde, at Udvalget var lidt ængsteligt for at gaa til Anlægene for Installation af elektrisk Lys paa de Stationer, der den Gang skulde ombygges paa Roskilde—Korsør Banen. Jeg tillod mig ved 2den Behandling at stille et bestemt Spørgsmaal til den daværende Indenrigsminister, den nuværende Konseilspræsident, i Anledning af, at man i Viborg havde forladt det elektriske Lys og var gaaet over til de Auerske Brændere med Gaslys. Den daværende Indenrigsminister kunde ikke svare mig den Gang, men lovede mig Syar ved 3dje Behandling. Jeg fik dog ikke ved 3dje Behandling noget

Syar, og jeg er derfor lige klog. Jeg erindrre meget godt, at vi fra Indenrigsministeriet fik en lang Skrivelse, hvori det var udregnet, at det var meget billigere at have elektrisk Lys end Auerske Brændere, idet 20 af disse ikke lyste mere end 1 elektrisk Buelampe, og de ville ogsaa genere, naar de staa mellem Sporene. Jeg tror dog, at det er noget overdrevent, og at man kan faa de Auerske Brændere saa stærke, at man ikke behøver at have 20 af dem for 1 elektrisk Buelampe; man kan jo ogsaa stille dem saa højt, at de kunne lyse tilstrækkelig. Jeg er lidt betænkelig ved de her foreslaaede 75,000 Kr., som jeg synes er lidt vel meget. Det kommende Udvalg maa tage lidt nærmere under Overvejelse, hvorvidt det kan gaa ind paa dette Forslag. — Jeg skal altsaa for mit Vedkommende henstille til det kommende Udvalg, at det søger at fremme Sagen saa hurtig som muligt, søger i alt Fald at komme saa vidt, at de fornødne Ekspropriationer paa Hellerup—Klampenborg Banen kunne foretages, og Anlægget af det 3dje Dampfærgeleje kan sættes i Gang.

**Madsen-Mygdal:** Begge de foregaaende ærede Talere have berørt, at der for Øjeblikket foreligger forskellige Jærnbaneanlæg til Behandling her i Rigsdagen. Jeg vilde have sat Pris paa, at de havde været samlede i det ene Ting. Jeg skal ikke opholde mig ved, at det fra gammel Tid af plejer at være saaledes, at større finansielle Planer først forelægges i Folketinget, men jeg vilde gerne lægge Vægt paa det ønskelige i, at disse Forslag havde været samlede i det ene Ting for der at underkastes en samlet Overvejelse, bl. a. for at man derved kunde danne sig et Skøn over Rækkefølgen; thi jeg tror dog ikke, det er Meningen, at alle disse Anlæg skulde foretages paa en Gang. Jeg tror endvidere, at det vilde være ønskeligt, om der kunde forelægges en samlet Oversigt over de forskellige Planer; thi det er jo en bekendt Sag, at foruden de Forslag, der nu direkte ere forelagte i det ene eller det andet Ting, findes der en hel Række andre Planer. — Hvad Udgiften angaar, skal jeg minde om, at det foreliggende Forslag foruden Ekspropriationsudgifterne repræsenterer en Udgift af 8,415,000 Kroner. I det andet Ting foreligger der et Forslag om forskellige Jærnbaneanlæg i Jylland og paa Fyn til et Beløb af omtrent 7 Mill. Kr. foruden Ekspropriationsudgifterne. Dernæst betyder det Forslag, der er forelagt det andet Ting, ogsaa, at der skal bygges

en Godsbanegaard i Aarhus til omkring 3 Millioner, samt en Bro over Lille Bælt til 15—16 Millioner. Der foreligger endvidere Forslag om Gedser—Warnemünde Routen til et Beløb af 3 Millioner. Jeg tror ikke, jeg regner Ekspropriationsudgifterne for højt, naar jeg anslaaer dem til 4 Millioner. Navnlig vil Dobbeltsporet mellem Hellerup—Klampenborg kræve meget store Ekspropriationsudgifter, saaledes som det foreligger, idet det ikke blot bliver nødvendigt at ekspropriere meget dyre Grunde; men man maa ogsaa fjerne meget kostbare Villaer. Vi komme saaledes ved de Forslag, der direkte ere forelagte Rigsdagen, op over 40 Mill. Kr. Desuden er der en hel Del Ting, der ere projekterede. Man har i den senere Tid baade her og i det andet Ting talt stærkt om en Lolland—Femern—Route, en fast Bro fra Masned-sund til Orehoved, ikke at tale om Kjøbenhavn—Køge Banen. Jeg skal i Forbigaaende sige, at jeg er tilbøjelig til at tro, at denne Plan, skønt den vil koste meget, ikke har saa lidt paa sig. Jeg tror, det vil være mere hensigtsmæssigt at ofre Pengene herpaa end paa Routen Gedser—Warnemünde. — Vi maa endvidere huske paa, at Jylland ogsaa ligger i Danmark og ogsaa har Krav paa forskellige Jærnbaneanlæg. Der er i Øjeblikket nedsat en Kommission derovre, der arbejder med Hensyn til forskellige paataenkte Statsbaneanlæg. Det er derfor ikke urimeligt at vente, at der i en nær Fremtid vil blive Spørgsmaal om Statsbaneanlæg derovre til et Beløb af 10 Mill. Kr. foruden, hvad der direkte ligger for. Jeg vil her ogsaa nævne, at det er af Vigtighed at ofre noget for at faa en gennemgaaende Forbindelse mellem Tyskland og Norge over Jylland. Jeg vil her minde om, hvilken overordentlig Betydning det har at faa en hurtig Forbindelse mellem Hamborg og Frederikshavn med Dampskib derfra til Laurvig, særlig for vor Eksport. I den sidste Tid er Eksporten af Kød til Norge vokset overordentlig, og der er adskilligt, der taler for, at vi i Norge kunne faa et Marked for vore Produkter, som vi kunne være ene om, saa at det nok er værd at tage Sigte paa at faa det i Gang. — Samle vi alt det sammen, som dels direkte dels indirekte saaledes foreligger, saa komme vi temmelig sikkert op til 60—70 Mill., maaske derover. Der paatrænger sig da det alvorlige Spørgsmaal: Tør vi regne med saa store Beløb, gaar det an at regne med saadanne Beløb under Hensyn til de Midler og Hjælpekilder, vi raade over? Der

klages jo atter og atter, og med Rette, over, at vort Hovederhverv befinder sig under ugunstige Vilkaar, og alligevel vedblive vi at øse Millioner ud i stor Stil, medens de Kilder, der skulle tilvejebringe Millionerne, specielt maa flyde af vort Hovederhverv. Det er et Spørgsmaal, der er værd at tænke over. Jeg er ikke blind for, at en Udvidelse af vore Kommunikationsmidler er til stor Gavn. Jeg paaskønner og er glad ved, at der i de senere Aar er udrettet meget i saa Henseende, fordi det er til Støtte ikke alene for vort Landbrug, men for Landet i det hele, og navnlig glæder jeg mig over, at det trods de daarligere Tider dog er lykkedes at udrette ikke lidt med Hensyn til Kommunikationsmidlernes Udvidelse. Men man kan ogsaa købe Guld for dyrt, og det er alligevel et alvorligt Spørgsmaal, om vi have Ret til at regne med saa kolossale Beløb som dem, jeg har nævnt. Jeg tror, det vilde have været ønskeligt, at vi havde en samlet Plan over, hvad der forestaar i den nærmeste Fremtid, navnlig til Overvejelse af, hvad der er mest paatrængende, og hvad der kan opsættes, hvad der først bør tages fat paa, og hvad der kan skydes ud til et senere Tidspunkt.

Medens jeg er ved disse almindelige Bemærkninger, skal jeg samtidig minde om et særligt Punkt i det Lovforslag, der foreligger til Forhandling, nemlig Bestemmelsen i § 4 om Statslaan. Tinget ved godt fra tidligere Tid, at jeg principielt er mod Statslaan i Fredstid til Jærnbaner. Det har jeg saa ofte gjort gældende, at det vil være overflødigt for mig at komme ind herpaa. Jeg erkender, at hvis saa store Planer som de, jeg har nævnt, skulle udføres paa en Gang eller i Løbet af en halv Snes Aar, kunne vi ikke undgaa at optage Statslaan; men jeg mener, at det heller ikke er nødvendigt, og at det ikke gaar an at regne saaledes. — Det vilde ogsaa være galt af Hensyn til Arbejdskraften. Det vilde i den Grad lægge Beslag paa Arbejdskraften, at Arbejdslønnen i høj Grad vilde blive fordyret, og at det vilde blive vanskeligt at tilvejebringe den fornødne Arbejdskraft paa andre Omraader. Alene af den Grund gaar det ikke an at regne med saa store Jærnbaneanlæg i saa kort Tid, men jeg anser det heller ikke for nødvendigt. Blive vi staaende ved at udføre, hvad vi have Raad til, og hvad der er paatrængende nødvendigt eller er mest nødvendigt, saa tror jeg, vi kunne komme ret vidt endda. Det have de foregaaende Aar vist os, at vi kunne række

meget vidt med den Slags Ting uden Statslaan. Maa jeg minde om, hvad jeg tidligere har været inde paa — jeg skal ikke gentage mine Tal fra den Gang — at alene paa § 27. II., Udvikling af offentlige Arbejder, Jærnbane- og Havnevæsen, have vi i de sidste 4 Aar anvendt 40 Mill. Ganske vist ere 26 Mill. deraf tilvejebragte ved Statslaan, men de 14 Mill. ere dog afholdte af de aarlige ordinære Indtægter. Derhos have vi i de samme 4 Aar forøget vor Kassebeholdning, ikke den regnskabsmæssige, men den disponible Kassebeholdning, med 12 Mill. Det forekommer mig, at det aabner glædelige Udsigter, at vi have kunnet strække os saa vidt, og jeg tror, at dersom vi lægge vore Planer for Jærnbaneanlæg efter en lignende Maalestok, kunne vi komme ret vidt, ogsaa i de følgende Aar. Det er ingen Nytte til at samle Penge op i Kassebeholdningen. Det er for det første finansielt uklogt, fordi adskillige af Kassebeholdningens Midler give mindre Rente, end Staten selv skal svare, naar den laaner. Og dernæst mener jeg ogsaa, at politiske Grunde tale for, at det ikke er ganske heldigt at sammenhobe store Beløb i Kassebeholdningen. Ogsaa i denne Henseende have vi faaet en Paa-mindelse, men derpaa skal jeg ikke komme ind.

Efter disse almindelige Bemærkninger skal jeg omtale Enkelthederne i de tre Afdelinger, som Lovforslaget indeholder. Det første Punkt er Centralværkstedernes Flytning. Den første ærede Taler var jo ret udførlig inde paa at tale om disse Centralværksteder, der jo her paakræve en Sum af 4,430,000 Kr. Jeg forstaaer nu ikke rigtig, hvordan man kommer til dette store Beløb, da det jo er vitterligt for os alle, at man i 1892, da Regeringens store samlede Plan forelaa for Rigsdagen, paaregnede omtrent 1½ Mill. Kr. til Værkstedernes Flytning over paa den anden Side af Vesterbro, medens man nu altsaa paaregner omtrent 4½ Mill. til det samme Øjemed. Jeg er enig med det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen) i, at Værkstederne befinde sig i en meget slet Forfatning. Baade jeg og flere andre Medlemmer, der have set Forholdene, ere fuldstændig enige i hans Syn paa dette Punkt.

Bemærkningerne til Lovforslaget har i saa Henseende vistnok sin Rigtighed, Forholdene ere meget slette. Dag- og Natarbejdet fordyrer og besværer Virksomheden i meget høj Grad, og særlig forekomme de Forhold, hvorunder Arbejderne arbejde paa disse Værksteder, at være utilbørlig slette. Jeg er derfor enig med det ærede Medlem i, at der sikkert trænges til Forandringer og Forbedringer. Men naar det nu her foreslaas at flytte disse Værksteder over paa den anden Side af Vesterbro til en nærmere bestemt Grund, har jeg mine Betæneligheder derved. Jeg tror bl. a., at der er Plads paa den nuværende Personbanegaards Terrain baade for en stor Personbanegaard og de fornødne Værksteder. Det er ikke blot min Tro hen i det blaa. Den er bestyrket ved sagkyndige Vidnesbyrd. Naar der derfor staar i Anmærkningerne, at man har haft under Overvejelse, om man ikke, naar Godsbanegaarden nu blev flyttet ned ved Kalvebodstrand, kunde tilvejebringe tilstrækkelig Plads for brugbare Værksteder paa den nuværende Plads, og at man er kommen til det Resultat, at det ikke kan lade sig gøre, da en stor Del af disse Arealer vil blive nødvendig i andet Øjemed, saa har jeg som sagt den modsatte Opfattelse, og indtil videre maa jeg fastholde denne min Tro imod de Herrers Tro og betragte dette Spørgsmaal som uafgjort. Jeg vil derfor foreløbig være absolut imod, at Værkstederne flyttes over paa den anden Side af Vesterbro. Jeg har flere Gange i denne Sal haft Lejlighed til at omtale den ret ejendommelige Behandling — for at udtale mig saa mildt, jeg kan — som Spørgsmaalet om de københavnske Jærnbaneforhold har faaet lige fra 1892 til den Dag i Dag, idet det har set ud til, at man har haft det bestemte Maal for Øje, at Regeringens Plan fra 1892 skal gennemføres Stykke for Stykke og Led for Led. I alt Fald har alt, hvad der hidtil er sket, nøjagtig passet ind som Led i denne Plan, og jeg er sikker paa, at hvis man nu gaar ind paa uden videre at flytte Værkstederne som foreslaaet, vil det være i nøje Overensstemmelse med Planen af 1892. Det vil efter mit Skøn i væsentlig Grad forberede, at det bliver nødvendigt at flytte Personbanegaarden der-

over. Afgørelsen af Spørgsmaalet om, hvor Personbanegaarden skal ligge, vil sikkert i meget væsentlig Grad foregribes ved denne Beslutning om Værkstedernes Flytning. Den ærede første Taler talte om, at det vilde være u hensigtsmæssigt at lade disse Værksteder ligge paa en saa kostbar Grund. I Anmærkningerne er den nuværende Grund vurderet til 30—40 Kr. pr. Kv.-Alen. En saa stor Værdi har Grunden imidlertid kun, dersom man flytter hele Historien over paa den anden Side af Vesterbro og lader Pladsen staa aaben til fri Bebyggelse, men hvis man lader Personbanegaarden ligge, blive de Arealer, der blive tilovers paa den anden Side af Personbanegaarden, paa en vis Maade spærrede ude fra det gamle Kjøbenhavn; man maa enten gaa om ad Vesterbro eller Nord paa om ad Søerne. Man tør da ikke regne med denne Pris for disse spredte Arealer; det kan man først, naar man flytter Personbanegaarden helt og holdent over paa den ny Plads, og saa kan man maaske endda beregne dem lidt højere. Jeg kan ikke se andet, end at der i disse Forholdsregler ligger en Antydning af, at vi nok skulle komme til at flytte Personbanegaarden. Jeg maa bede de ærede Medlemmer om Undskyldning for, at jeg er noget mistænksum paa dette Omraade. Ifølge denne Sags Historie lige fra 1892 og indtil den Dag i Dag har jeg Grund til at være meget opmærksom og agte nøje paa, hvad der foregaar i saa Henseende. Jeg er, som jeg saa tit har sagt, en Modstander af Personbanegaardens Flytning. Jeg har den Dag i Dag den Tro, at det vil være hensigtsmæssigt, bekvemtest og billigst at bygge en stor og hensigtsmæssig Personbanegaard paa den nuværende Plads, og det vil jeg vedblivende holde paa, til jeg bliver overbevist om det modsatte.

Men saa er der endvidere en anden Grund, hvorfor jeg meget stærkt beklager, at den højtærede Indenrigsminister kommer med dette Forslag. Som bekendt er der nedsat en Kommission til Overvejelse af de københavnske Jærnbane forhold. Dens Opgave er at tage under Overvejelse Spørgsmaalet om en ny Indretning og Forbedring ogsaa ved de andre københavnske Banegaarde og Banelinier, der fra forskellige Retninger føre ind til Byen — saaledes lyder det Kommissorium, der er os meddelt — og dernæst at foranledige udarbejdet det fornødne Materiale og dels at lægge et Program til Rette for Konkurrencen med Hensyn til Opførelsen af Københavns Personbanegaard og hvad dermed

staar i Forbindelse, og dels bedømme de Projekter, der komme ind, og afgive Betænkning derover til Ministeriet o. s. v. Denne Kommission, hvoraf den ærede første Taler og jeg have den Ære at være Medlemmer, har blandt andet det Hverv at overveje, hvad der skal gøres med de nuværende Værksteder, og hvor de skulle ligge. Det er et af de allermest paatrængende Spørgsmaal, som er os forelagt til Overvejelse. Om jeg nu har Ret, naar jeg paastaar, at der er fornøden Plads, hvor de nu ligge, eller jeg ikke har Ret, er et af de Spørgsmaal, som skulle afgøres. Men naar det Spørgsmaal foreligger for os, er det ret ejendommeligt — for ogsaa her at udtrykke mig saa mildt, jeg kan — at den højtærede Indenrigsminister sammensætter en Kommission og overdrager os det Hverv, blandt andet at udbyde til Konkurrence med Hensyn til, hvor disse Værksteder skulle ligge — om det skal være, hvor de nu ligge, eller paa et andet Sted — og saa dog her fremkommer med et Forslag som det foreliggende. Der har jo været mange Planer oppe om, hvor Værkstederne skulle ligge, og den første ærede Taler har Ret i, at i 1882 blev der her i Landstinget vedtaget et Forslag om at flytte dem til Frederiksberg eller til Nørrebro. Det var ogsaa foreslaaet at dele Forslaget saaledes, at der ved Hellerup blev Værksteder for Nordtrafikken og ved Kjøbenhavn for Vesttrafikken. Men den højtærede Indenrigsminister har altsaa nu, samtidig med at han har forelagt denne Kommission Afgørelsen af dette Spørgsmaal, forelagt et Forslag her i Landstinget, der paa Forhaand griber absolut dybt ind i denne Kommissions Virksomhed og paa Forhaand afgør et Hovedspørgsmaal, som vi have beskæftiget os med. Dette beklager jeg i høj Grad, da det har ført til store Forviklinger og Ubehageligheder. Da dette Forslag blev forelagt her i Tinget, og det andet Forslag blev forelagt i det andet Ting, studsede vi, og det bevirkede en Forhandling i Kommissionen, som nær havde ført til, at vort Arbejde var stranded, og at Kommissionen var gaaet i Stykker. Jeg maa udtale min Paaskønnelse over for den første ærede Taler, fordi han som Formand i Kommissionen hjalp os ud over Vanskelighederne. Det har han en god Evne til, og jeg paaskønner denne Evne. Jeg nævner med Anerkendelse, at det ved hans Arbejde lykkedes at komme ud over Vanskelighederne, men vi kom dog langtfra helt ud over denne Vanskelighed.

Det lykkedes os kun delvis derved, at der blev nedsat et Udvalg af tekniske Kræfter til at komme med Forslag og Planer angaaende denne Konkurrence, idet vi saa forbeholdt os vor fri Stilling med Hensyn til, hvorledes det vilde gaa paa Rigsdagen med det Jærnbane-forslag, som ligger til Behandling i det andet Ting. Vi forbeholdt os senere at bringe Forslag om Udvalgets Arbejde og dets Vedbliven til Forhandling i Kommissionen, naar der forelaa noget nærmere om Rigsdagens Stilling til det for Tiden forelagte Lovforslag. Vi ere derfor nu langt fra over Vanskelighederne, og jeg skal sige, at hvis det er den højtærede Ministers Hensigt at fastholde dette Forslag om, at vi her skulle forhandle og vedtage noget om disse Værksteders Flytning, eller hvis det høje Ting ikke tager Afstand fra denne Opfordring og stiller Sagen i Bero, er det mig umuligt at forstaa, hvorledes Kommissionen kan fortsætte sit Arbejde. Jeg skal i ethvert Tilfælde for mit Vedkommende erklære, at jeg ikke har nogen Lyst til at sidde i en Kommission, som ikke har noget at betyde, hvis Arbejde er saaledes foregrebet, at man ligefrem, som sket er, tager en Beslutning, der griber saa dybt ind i Kommissionens Arbejde. Jeg retter derfor en indtrængende Opfordring til den højtærede Minister om, at dette Spørgsmaal om Værkstedenes Flytning bliver stillet i Bero, indtil Kommissionen bliver færdig med sit Arbejde.

Om Hellerup Station og Dobbeltsporet fra Hellerup til Klampenborg skal jeg ikke udtale mig videre. Jeg vil blot angaaende dette Dobbeltspor sige, at det vistnok er af de Anlæg, som kunne udskydes til senere; det er i ethvert Tilfælde ikke paa-trængende nødvendigt. Ogsaa der hører man fra sagkyndig Side, at det kan godt undværes; men det er jo muligt, at det kan have noget paa sig, hvad der staar i Anmærkningerne, at Trafikken ikke i Længden kan fyldestgøres ved, hvad der for Tiden er der ude. Det er jo muligt, at et saadant Dobbeltspor i Fremtiden kan blive nødvendigt, og naar Sagen blev nærmere prøvet i et Udvalg, kunde jeg maaske finde det tilraadeligt, at man allerede nu skred til en Ekspropriation af de dertil nødvendige Grunde, men at man saa ogsaa foreløbig blev staaende derved. Jeg erkender, at for hvert Aar, der gaar, vil denne Ekspropriation blive dyrere og dyrere, og under den Forudsætning, at man kan gøre Regning paa, at en saadan Foranstaltning i Fremtiden skulde blive nødvendig, vilde

det derfor ogsaa være heldigt at faa denne Ekspropriation tilvejebragt snarest muligt. — Man har ogsaa om Hellerup Station, og hvad der dermed staar i Forbindelse, sagt, at det griber ind i Kommissionens Arbejde; dette er jeg ikke saa sikker paa, hvorimod det er soleklart, at det andet griber ind i vort Arbejde. Men i ethvert Tilfælde maa det nævnes her, at man i Kommissionen har ment, at ogsaa Spørgsmaalet om Hellerup Station griber ind i Kommissionens Arbejde, og at det ogsaa i dette Tilfælde vil være hensigtsmæssigt at udskyde det til en senere Tid at træffe Afgørelse om dette Spørgsmaal. I ethvert Tilfælde skal dette Spørgsmaal hvile; saa længe Kommissionen sidder.

Der er noget, jeg kunde have Lyst til at berøre, medens jeg er ved Omtalen af Hellerup Station. Baade ved denne Lejlighed og ved adskillige andre Lejligheder aabenbarer sig, synes det mig, hos Jærnbaneadministrationen en Mangel paa Fremsyn med Hensyn til vore Jærnbaneanlæg, hvilket er lidet heldigt. Det er, som allerede berørt af den sidste ærede Taler, tror jeg, det var, ikke ret længe siden, at vi bleve færdige med Ombygningen af Hellerup Station, hvor der udførtes ret betydelige Arbejder; men næppe er man færdig med denne Ombygning, før man foreslaar at rive det hele ned og bygge noget helt andet op. Det er en Fremgangsmaade, som en Privatmand umulig kunde indlade sig paa. Jeg kan ikke tænke mig, at det kunde finde Sted, at en Privatmand bygger noget op det ene Aar og river det ned det næste. Det vilde blive anset for en daarlig Fremgangsmaade. Det, der foreligger, vidner om, hvor lidet Fremsyn og hvor liden økonomisk Sans man har, og hvor lidet Hensyn der tages til Statskassens Tarv.

Om Korsør Station skal jeg ikke udtale mig videre; i saa Henseende kan jeg i meget være enig med den sidste ærede Taler. Til Udvidelse af Korsør Statsbanestation og hvad dermed staar i Forbindelse, nemlig det ny Færgeleje, er optørt 1,335,000 Kr. Det er et ganske anderledes stort Beløb, end vi regnede med i Fjor eller i Forfjor i vedkommende Udvalg. Jeg erkender nu ganske vist, at naar dette Færgeleje kommer til og saa denne Uddybning af Grunden ved Indløbet til Havnen, som andrager 360,000 Kr., maa vi højere op end med de Summer, vi regnede med i Udvalget, men i hvert Fald er det Beløb, der her er Tale om, langt større, end vi forudsatte den Gang, og jeg har

mine Tvivl med Hensyn til Nødvendigheden af at gaa til saa store Beløb til en Station, som ikke er nogen Endestation, hvad man vel maa huske paa. Man kan sige, den er Endestation for Kjøbenhavn—Korsør-Banen, men i Virkeligheden er den ikke nogen Endestation, men en Station for den gennemgaaende Trafik. Den lokale Trafik, der knytter sig til Korsør Station, er ikke synderlig stor; saa der er ingen Anledning til at gaa til meget kostbare Anlæg af det Hensyn. Det er særlig af Hensyn til den gennemgaaende Trafik, at vi tænke paa at bekoste en Udvidelse af ny Anlæg. At Udgifterne paa det Punkt skulde beløbe sig til henimod 1 $\frac{1}{3}$  Mill. Kr. kan jeg indtil videre ikke godt tro, men det er jo som sagt Ting, som nærmere kunne overvejes i et Udvalg.

Der er saa et Spørgsmaal, som ikke er berørt i Anmærkningerne til Lovforslaget og heller ikke af ærede foregaaende Talere, men som jeg ikke ganske kan undlade at berøre, og det er, om man, naar der foreligger Forslag til saa store Anlæg, ikke skulde kunne gøre Regning paa Tilskud fra Kjøbenhavns Omegn. Jeg var saa ubeskeden, havde jeg nær sagt — det var dog egentlig ikke saa ubeskeden, det var tværtimod meget beskedent — for nogle Aar siden, da vi havde Klampenborg—Helsingørbanen under Behandling her i Salen, at foreslaa et Tilskud til den af 40,000 Kr. pr. Banemil. Det var et meget lille Tilskud pr. Banemil, jeg foreslog af Hensyn til, at der samtidig forelaa Forslag til andre Statsbaneanlæg til Afgørelse for Rigsdagen. Den Gang blev jeg imødegaaet med den Betragtning, at det var aldeles urimeligt at forlange Tilskud til denne Bane, den vilde ikke alene betale sig, men ogsaa give Statskassen en betydelig Indtægt; det vilde være meningsløst, at Egnen skulde give Penge, naar Statskassen absolut vilde have betydelig Fordel af en saadan Banes Anlæg. Saaledes lød det den Gang, men siden have vi faaet at vide, at den ikke alene ikke giver noget som helst Overskud, ikke noget til Forrentning, men endogsaa Underskud, og vi have endvidere faaet at vide, at den efter al Sandsynlighed vil give Underskud i en Række af Aar. Jeg læser daglig i de kjøbenhavnske Aviser Klager over Forholdene paa Klampenborg—Helsingør-Banen, Kystbanen, og at man vil have flere og flere Tog; men naar man vil have det, og altsaa forlanger større Bekostninger fra Statens Side, er det saa ikke rimeligt, at man fra Danmarks rigeste Egn forlanger Tilskud, naar selv

de fattigste Egne maa give meget betydelige Tilskud til Baneanlæg? Jeg anser det for givet, at Anlægget af Dobbeltsporet Hellerup—Klampenborg og forskelligt andet, som her foreligger, med Nødvendighed vil kræve Tilskud fra den paagældende Egn.

Hermed skal jeg slutte, idet jeg retter det bestemte Spørgsmaal til den højtærede Indenrigsminister, om han af Hensyn til, at Kommissionen lykkelig kan fortsætte sit Arbejde, vil foreslaa, at adskilligt af, hvad her foreligger til Behandling, stilles i Bero, indtil Kommissionen har afsluttet sit Arbejde. Jeg tænker her særlig paa Centralværkstedernes Flytning og Hellerup Station. Det er muligt, at man vil sige, at Forholdene for Værkstedernes Vedkommende ere saa slette, at det er paatrængende nødvendigt at gøre noget saa snart som muligt, og jeg vil erkende, at en saadan Paastand jo ogsaa har lidt paa sig. Jeg vil nødig være med til at sige nej, ja, jeg vil paa ingen Maade være med til at sige nej til noget, der er paatrængende nødvendigt, men jeg vil dog sige: Er det ikke muligt, at man kan hjælpe sig indtil videre med Hjælpeværksteder og lave noget ganske foreløbigt? Det er noget, jeg er tilbøjelig til at tro kan lade sig gøre, og noget, der i alt Fald fortjener at blive nærmere overvejet. — Dernæst skal jeg sige, at jeg er tilbøjelig til at anbefale — dog først efter nærmere Prøvelse i et Udvalg — at der eksproprieres Grunde fra Hellerup til Klampenborg snarest mulig for at vi mulig senere kunne anlægge et Dobbeltspor paa denne Linie, og dernæst vil jeg meget anbefale, at man skrider til Udførelsen af det fornødne ved Korsør Station.

**H. C. Hansen:** Som allerede bemærket af den sidste ærede Taler, er dette Forslag kun et Stykke af en meget lang Kæde af Jærnbaneprojekter, som den højtærede Indenrigsminister har forelagt til Overvejelse i Rigsdagen. Jeg tør ikke gaa fuldt saa højt i min Vurdering af de finansielle Krav, disse Projekters Gennemførelse vil stille, som den sidste ærede Taler; men jeg tror sikkerlig, at de Projekter, der foreligger fra den højtærede Indenrigsminister, i alt Fald mindst kunne vurderes til at ville koste 34 Mill. Kroner, og forhaabentlig ville disse Krav i den allernærmeste Fremtid blive forøgede ved Kravet om Bevilling til Købet af de lollandske Baner. Dette mit Haab har en dobbelt Grund. For det første har Lolland sikkert berettigede Krav paa at faa Del i de Gøder,

som Statsbanedriften aldeles sikkert yder Befolkningen fremfor Privatdriften. Fra Lolland blev i sin Tid ydet det største Tilskud, der er krævet nogetsteds til Baneydning, nemlig 80,000 Kr. pr. Banemil, og Lolland maa sikkert baade paa Grund af sin Befolknings Tæthed og det store Hartkorn, det har, paa Grund af hvilket Lolland maa yde uhyre store Bidrag til Statskassen, henregnes til vore Hovedlandsdele. Lovgivningsmagten har jo stadig anerkendt, at Hovedlandsdelene maa have direkte Forbindelse med Statsbanenettet. For det andet tror jeg ikke, at det er muligt at realisere en tilfredsstillende Ordning af vort Statsbanenets Forbindelse med Udlandets uden over Lolland. Jeg vil altsaa gaa ud fra, at det Krav, der i den nærmeste Fremtid vil blive stillet til Statskassen til Jærnbanebygning, vil andrage ikke saa lidt over 40 Mill. Kroner, og jeg finder i Overensstemmelse med den sidste ærede Taler, at et saa stort Beløb er temmelig afskrækkende baade af de Grunde, som den sidste ærede Taler nævnte, men jeg tror ogsaa af forskellige andre. Jeg tror, at det er et meget stort Beløb, naar Hensyn tages til vort Lands Størrelse og økonomiske Evne, men ogsaa af Hensyn til, at vi for Tiden bygge meget dyrt. Der var en Tid — jeg tror, det var i Firserne — da man brugte det som Argument for en forceret Jærnbanebygning, at man den Gang byggede meget billigt; men jeg tror, det er en Kendsgerning, at vi nu for Tiden bygge meget dyrt. De to sidste ærede Talere have allerede anført Projektet med Korsør Havn som Bevis herpaa. Jeg skal kun supplere dette med et Eksempel. I det Forslag, den højtærede Indenrigsminister har forelagt til en bedre Forbindelse over Gedser — Warnemünde, staar opført to Dampfærger, en Dampfærge til 980,000 Kr. og en Skruefærge til 1,100,000 Kr. Naar man vil sammenholde de Beløb med det Beløb, der i sin Tid medgik til Bygning af Færger mellem Malmø og Kjøbenhavn, 750,000 Kr., saa forekommer det mig, at jeg, idet jeg gaar ud fra, at Hjul-færgeren ved Gedser ikke vil blive meget afvigende fra den mellem Malmø og Kjøbenhavn, at dette er et yderligere Bevis for, at det er blevet dyrt at bygge nu, saaledes som det alt er blevet sagt her. Det forekommer mig ogsaa, at man maa faa nogen Betænelighed ved denne store Udgift til Jærnbanevæsenet, da de i dette Øjemed anvendte Penge mere og mere maa betragtes som uproduktive Udgifter, i alt Fald set fra Finansministerens Stand-

punkt. Der vil ganske vist blive gjort gældende, at den i Banerne anbragte Kapital giver  $2\frac{1}{2}$  pCt. i Udbytte, men fra meget kyndig Side paastaas det jo, at dette Udbytte kun fremkommer ved en regnskabsmæssig Opstilling, som slet ikke findes i Virkeligheden. Saa vidt jeg husker, har det ærede Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) en Gang gjort gældende, at Banerne kun gav en Brøkdel af en Procent i Udbytte, og jeg har hørt andre kyndige sige, at Statsbanerne egentlig slet intet indbringe. Under denne Forudsætning tør vi sikkert betragte Statsbaneanlægene som uproduktive Udgifter, set fra Finansministerens Standpunkt. Vi ere nu paa vort Budget i de sidste 20 Aar gaaede op fra 41 Mill. til 68 Mill. Kr. Det forekommer mig ogsaa at være et Fingerpeg i Retning af at vise større Økonomi paa de forskellige Omraader.

Af de forelagte Projekter er det særlig Banen Vest paa, Trafikken Vest paa, der kræver de største Udgifter, idet de efter de foreliggende Udkast andrage omtrent 24 Millioner Kroner; af disse finde vi paa det foreliggende Forslag 1,335,000 Kr. til Anlæg ved Korsør Havn. Jeg tror, der var Sandsynlighed for at fremskaffe en langt bedre Ordning og en langt billigere Ordning, dersom vi gjorde Forsøg paa at føre vor Trafik mere direkte mod Syd i Stedet for som nu at føre baade Personer og Gods saa langt mod Vest. Vor Udvikling og vore Interesser gaa aldeles sikkert mere i sydvestlig Retning. Det godtgøres klart af nogle Tal, som den højtærede Minister har fremsat i det Forslag, jeg nylig nævnedes, Forslag om en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Ifølge den Statistik, den højtærede Minister har leveret, befordredes der i 1897—98 over Vamdrup, Vedsted og Korsør—Kiel i alt 127,600 Personer og 126,860 Tons Gods. Det viser klart, at den største Del af vor Trafik gaar i sydvestlig Retning, thi det oplyses tillige, at over Gedser er der kun ekspederet 21,200 Personer og kun 2000 Tons Gods. Det forekommer mig klart at vise, at største Delen af vore Interesser ligger nærmest i Retning af Hamborg, og det forekommer mig da naturligt, at vi etablerede den Route hurtigst muligt, som aldeles sikkert fører bedst i denne Retning, baade hurtigst og billigst, nemlig Rødby—Femern-Route. Jeg skal desangaaende bemærke, at de tre Linier, vi for Tiden have i sydlig Retning, ere baade længere og besværligere end den Route, jeg nylig nævnedes over Rødby. Der

er nemlig fra Roskilde til Vamdrup 36,<sup>6</sup> Mil, og af denne Forbindelse er 4,<sup>1</sup> Mil Søoverfart. Der er mellem Roskilde og Kiel 28,<sup>5</sup> Mil, og deraf ere 18 Mil Søoverfart, mellem Roskilde og Warnemünde over Gedser er der 26,<sup>2</sup> Mil, og deraf er 7,<sup>4</sup> Mil Søoverfart; men over Roskilde—Femern er der 24,<sup>68</sup> Mil, og deraf er kun 3 Mil Søoverfart, og Forbindelsen mellem Rødby og Femern er let at etablere, idet det er udtalt af en af vore dygtigste Ingeniørofficerer, at der er de bedste Anlægsforhold paa Lollandsiden og Femernsiden, der findes. Denne Linies Betydning er anerkendt saa tidlig som i 1866, da der blev vedtaget en Lov af 25de Februar 1866, hvorved der blev givet Koncession paa denne Linie, og kun fordi Koncessionshaveren ikke var i Stand til at opfylde de finansielle Krav, der stillede, gik dette Projekt i Stykker. Denne Linies Betydning er saa tidligt anerkendt af Lovgivningsmagten, at det kun kan forhavse, at den ikke hidtil er bleven etableret, da Søoverfarten er saa kort, og der meget let vil kunne etableres Dampfærger til regelmæssig Fart, idet der meget sjældent er Isspærring. Jeg vil derfor antage, at det vil være hensigtsmæssigt, om det eventuelle Udvalg vilde tage under Overvejelse i Stedet for at koste saa uhyre Summer paa den lange Transportvej om ad Vamdrup eller Kiel, om man ikke skulde tage Anledning til at etablere en Forbindelse over Rødby. Hvad det foreliggende Forslags Enkeltheder angaar, kan jeg i det væsentligste slutte mig til de Udtalelser, der nu kom frem fra det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal). Jeg skal derfor for Øjeblikket ikke komme nærmere ind derpaa.

**Ahlefeldt-Laurvig:** Jeg har kun nogle ganske korte Bemærkninger at gøre i Anledning af Lovforslaget. Jeg maa sige, at jeg ikke er meget sagkyndig. Man kunde sige, at jeg burde være det, thi jeg har bl. a. sammen med den næstforegaaende ærede Taler (Madsen-Mygdal) været ude at se paa Forholdene ved Jærnbanen med Centralværkstederne. Der var jeg til Stede efter Indbydelse af Ministeren; han indbød os til at komme ud at se paa Forholdene. Vi havde det fortræffeligt, vi spiste Frokost og saa os om, og der var meget elskværdige Jærnbaneembedsmænd, der førte os omkring og viste os alting der ude. Der var ogsaa en Embedsmand der ude, der viste mig omkring og forklarede, at det var umuligt for Sadelmagerne at arbejde der ude og umuligt for Malerne at male Vognene, og

jeg maatte naturligvis tro det, men jeg maa tilstaa, at jeg blev ikke saa imponeret, som min ærede Kollega fra Jylland. Jeg forstod det ikke, men jeg tror det; naar den ærede Minister siger, det er nødvendigt, stoler jeg derpaa, og jeg skal ikke øve nogen Kritik i saa Henseende. Jeg maa tilstaa, at det Besøg, jeg har været med til, ikke har nyttet meget for mig. For nogen Tid siden blev ogsaa en Del af Rigsdagens Medlemmer — Medlemmer af Finansudvalget i Folketinget og Medlemmer af det Finansudvalg, der skal nedsættes af Landstinget — kørt ud til Refsnæs, hvor vi besaa et lille Hus med blinde, blinde, der vare nær ved at være Idioter, meget ulykkelige Børn. Vi skulde se paa, hvad der skulde gøres, men det var mig umuligt at opfatte andet, end at hvad Rigsdagens Udvalgsmedlemmer skulde se paa, var, om Grunden var stor nok til, at den kunde benyttes, naar man vilde lave en Badeanstalt for Børnene. Jeg forstod ingen Ting af det og kom hjem, ligesom fra Jærnbaneværkstederne, uden at have sat mig videre ind i Forholdene. Det er maaske en Fejl af mig, og det skulde glæde mig, om mine Kolleger havde lært noget. Jeg vil sige den ærede Minister, uden at det skal være nogen Ubehagelighed mod Jærnbanevæsenet — tværtimod — at hvis mine Kolleger i Rigsdagen ikke have lært betydelig mere end jeg, kommer der intet ud af de Udflugter, vi have gjort, dels til Refsnæs og dels til Jærnbanen. Men jeg vil tilføje, at de kunne muligvis gøre Skade. Thi, medens vi Udvalgsmedlemmer, der se paa det, der bliver vist os, og blive adspurgte som sagkyndige, kun burde være beskedne Finansudvalgsmedlemmer, kunde vi derved faa en Følelse af at være en Velfærdskomite, og det vilde være Skade. Jeg tror, at den Slags Besøg gøre mere Skade end Gavn, og jeg er ikke kommen mere sagkyndig derfra, aldeles ikke.

Jeg stoler som sagt sikkert paa, at naar den ærede Minister foreslaar, at der skal være ny Centralværksteder, Dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg og Udvidelse af Stationerne, dels ved Hellerup — Klampenborg, dels ved Korsør, saa er det aldeles nødvendigt. Jeg tror det, men jeg tror ogsaa, at det kunde gøres ikke saa lidt billigere. For det første tror jeg, at det vil være langt heldigere, saaledes som det ogsaa er antydnet af det ærede Medlem fra Jylland (Madsen-Mygdal), at Centralværkstederne bleve lagte et andet Sted hen, end hvor de ere nu, nemlig uden for Kjøbenhavn. Jeg har altid haft den Ide,

og den blev yderligere bestyrket ved at tale med flere Embedsmænd, som rigtignok modsagde mig i saa Henseende, at det vilde være heldigere, om Flytningen skete saaledes, at vi i Stedet for at have Centralværkstederne i Kjøbenhavn fik dem f. Eks. i Roskilde. Jeg er sikker paa, at den ærede Minister vil svare mig, at det er aldeles urimeligt at gaa til Roskilde, jeg ved det, for det er sagt mig tidligere, at det eneste fornuftige er at blive i Kjøbenhavn, fordi vi der have Jorden ved Kalvebod-Strand gratis. Jeg synes dog ikke, at den Jord er absolut gratis. I Bemærkningerne staar, at Jordarbejdet, Kystsikring, Vejanlæg og Hegn vil koste 297,000 Kr., og det kan ingenlunde kaldes gratis. Det er tværtimod meget dyrt, og jeg er overbevist om, at Jorden bliver os langt, langt billigere ved Roskilde end her. Og om Jorden ikke er værdifuld nu, saa er der ingen Tvivl om, som det ærede Medlem bemærkede før, at den vil blive meget værdifuld, idet Jord, i og nær ved Kjøbenhavn altid vil blive meget kostbar. Selv om Jorden ikke vilde være billigere i Roskilde, er der ikke Tvivl om, at Arbejderne, Funktionærerne og alle de, der høre til saadanne Centralværksteder, ville faa langt billigere Forhold at leve under, f. Eks. i Roskilde end i Kjøbenhavn. — Det forekommer mig, at det i det hele taget vilde være heldigt, hvis vi kom ind paa den Vej at føre den Slags Anstalter som Værksteder og lignende noget bort fra Kjøbenhavn og ud i Provinserne. Det var sundere for Arbejderne næsten i alle Forhold, men jeg maa tilstaa, at jeg er ikke saa naiv, at jeg tror, at det bliver til noget. Jeg siger det ikke netop lige over for Jærnbanevæsenet, men der er i Statsforholdene i det hele en lille Klike i Kjøbenhavn, som forstaar at sætte sin Vilje temmelig godt igennem, og de forstaa at gøre det klart, at det er aldeles umuligt at opholde sig andre Steder end i Kjøbenhavn. Jeg tror altsaa ikke, at det vil blive let, men naar den ærede Minister vil noget, saa er han jo heller ikke bange for at gennemføre det, og det skulde glæde mig, hvis den ærede Minister havde en lignende Tro som jeg, at det vilde være heldigt og billigt for Staten, om vi kom noget uden for Kjøbenhavn og f. Eks. anlagde Værkstederne i Roskilde, som jeg for øvrigt kun nævner som et Sted, jeg antager kunde være heldigt.

Angaaende Dobbeltsporet skal jeg aldeles ikke udtale mig, jeg forstaar det ikke, og kender ikke dertil, men jeg er ganske overbevist om, at det er rigtigt. — Med

Hensyn til Indretningen af Stationsbygningerne skal jeg dog tillade mig at fremkomme med nogle enkelte Bemærkninger, idet jeg antager, at man ogsaa der kan spare ikke saa lidt. Jeg har en Følelse af, at det er muligt, naar jeg ser paa de Stationsbygninger, der ere byggede andre Steder, der forekommer det mig nemlig, at man har anvendt i den Grad urimelige Summer, at jeg tror, at man baade nu og i Fremtiden maa kunne gøre det for betydelig mindre, end man plejer at anvende i saa Henseende. Det forekommer mig ganske naturligt, naar en stor og rig By som Kjøbenhavn vil bygge sig et Raadhus, at den da gør det saa skønt som mulig og anvender saa megen Kunst derpaa som muligt. Det forekommer mig ogsaa naturligt, at naar Staten vilde bygge et Kunstmuseum, at den da gjorde, hvad den kunde — jeg vil ikke sige, den har været heldig i sine Bestræbelser — for at faa en saa god Museumsbygning som mulig. Det forekommer mig ogsaa at være en Skandale, at vi stadig lade Kristiansborg Slot ligge hen som en Ruin, særlig naar der anvendes saa umaadelige Summer paa anden Vis, baade til Luksus og til Forhold, som man ikke er sikker paa kunne betale sig. Men det forekommer mig ganske urimeligt, at anvende saa store Summer paa den kunstneriske Udsmykning af noget, der i sig selv er saa lidt æstetisk som Stationsbygninger. Ude paa Landet gør sig tit noget lignende gældende; der falde Folk ogsaa undertiden paa at ville give egentlige Brugsbygninger et Omfang og et Udstyr, som forekommer mig urimeligt. Det forekommer mig langt fra urimeligt, at en Rigmand har Lyst til at bygge sig en køn Bolig, eller at en Herregaard ønsker at gøre sin Herregaard saa smuk som muligt og anvender al Kunst enten for at føre den tilbage til den oprindelige Skikkelse eller for at udstyre den smukt. Men ganske umaadelig urimeligt forekommer det mig, hvad meget tit sker, at man kunstnerisk vil udsmykke f. Eks. Svinehuse. Det er ganske urimeligt at udstyre Kostalde, Lader og Grisehuse kunstnerisk, thi man kan lave et Svinehus saa smukt, man vil, saa bliver der en ilde Lugt, det bliver griset, og det maa blive ækelt. Det kan ikke nægtes, at noget lignende er Tilfældet med Jærnbanebygninger. En Stationsbygning er i sig selv ækel, der maa lugte stygt, den maa være snævset paa Grund af Kulstøv og Røg, den maa nødvendigvis have Ækelhedens Præg over sig. Det forekommer mig utrolig urimeligt at ville anvende

Kunst paa og store Kunstnere til at lave disse Bygninger. At gøre dem til skønne Bygninger kan man ikke, de ville blive det samme, som de hidtil have været; jeg tror, at man kan gøre, hvad man vil, saa blive Stationsbygningerne med deres Skure og Varehuse noget stygt noget. En Jærnbane er i og for sig grim. En virkelig smuk Landevej med kønne Træer og en Sti kan tage sig godt ud i Landskabet, men en Jærnbane kan aldrig blive andet end stygt. Noget lignende gælder om Jærnbanebygninger, og derfor forekommer det mig urimeligt at anvende de store Summer, som i Almindelighed anvendes paa disse Jærnbanebygninger. Jeg vil tillade mig at anmode den højtærede Minister og det ærede eventuelle Udvalg om at tage noget Hensyn dertil. Det er ikke alene urimeligt, men skammeligt. Ude ved Hellerup og Charlottenlund skal der nu, da der er gaaet ganske faa Aar, allerede bygges nyt. Var det dog ikke langt rimeligere og langt naturligere, om Stationsbygningerne rundt omkring i Landet vare tarvelige, saaledes at de vare lette at rive ned og lette at føre op, i Stedet for at man har disse kostbare og mange Gange næsten luksuøse Bygninger.

Med disse faa Bemærkninger skal jeg, uden i Realiteten at komme ind paa Lovforslaget — idet jeg gaar ud fra, at hvad der her foreslaas, vel er nødvendigt — anbefale den højtærede Minister saa vel som det eventuelle Udvalg at tage en lille Smule Hensyn til Besparelser. Jeg er vis paa, at der saa vel i Retning af Centralværkstederne som Stationsbygningerne kan gøres meget til Besparelser, og jeg tror, at om Ministeren og Udvalget vilde gøre sig Umage i den Henseende, kan der spares en god Hoben Penge ved denne Lejlighed.

**Tolderlund:** De Udtalelser, der kom fra det ærede 7de kongevalgte Medlem (Hedemann) med Hensyn til Forholdene ved Korsør, gav mig Anledning til at bede om Ordet, fordi jeg beklager af hans Udtalelse at have hørt, at det ærede Medlem maa antages at have opgivet Tanken om at opføre en mindre Jærnbane station Nord for de nuværende Færgelejer, noget, som jeg havde haabet paa vilde kunne afhjælpe en Del af de Mangler, som klæbe ved Forholdene nede i Korsør. Særlig befrygter jeg, at uagtet man nu gaar til at ville anvende noget over 1,300,000 Kr. til Udvidelser ved Korsør, vil det kun føre til en Afhjælpning af Manglerne i den aller-

nærmeste Fremtid, men efterhaanden som Trafikken vokser og udvider sig, som den har gjort i de seneste Aar, vil man bestandig mere føle de Ulemper, som klæbe ved, at den egentlige Banegaard ligger saa langt fra Færgelejerne. Jeg tror derfor, at en mindre Banegaard vilde have gjort en god Tjeneste baade for Færgefarten og ogsaa for Kieltrafikken, og jeg vilde meget ønske, at det eventuelle Udvalg ikke vil aldeles opgives Tanken herom. Det har ogsaa for selve Korsør By sin store Betydning. Allerede lige siden Anlæget i 1853 have Forholdene været meget uheldige for Byens Vedkommende, og de bleve yderligere forværrede ved Færgelejernes Anbringelse i 1882. Der er jo særlig anket over, at Folk fra Korsør ikke kunne komme til Dampfærgelejerne uden at passere alle de mange Spor og Kulgaarde, som ligge der, og som vanskelig kunne passeres uden Fare, naar der foregaar Losning; man maa derfor passere en stor Omvej uden om dem for at komme til Færgelejerne. Det samme er Tilfældet for Halskøvs Vedkommende. Halskø er omtrent den halve Del af Korsør Kommune, og den er saaledes beliggende, at man ikke kan komme hverken til Korsør eller til Hovedbanegaarden uden ad en meget betydelig Omvej. Alle disse Ulemper søger man nu at hjælpe paa ved at faa en Gangbro efter den foreliggende Skitse. Jeg tror, at den kun i meget ringe Grad vil afhjælpe de Mangler, som i den Henseende findes. Vil man endelig bibeholde Hovedbanegaarden og ikke tage en Banegaard ude ved Færgelejerne, vil jeg meget anbefale det ærede Udvalg, at der arbejdes paa, at Korsør By kunde faa en bedre Adgangsvej til Færgelejerne, hvad der kun kan ske ved at lægge en Kørevej forbi Hovedbanestationen langs Bolværket op til et lille Sted, som hedder „Sølyst“, og over til Færgelejerne; gøres det ikke, er det en stor Ubillighed mod Korsør, som bestandig har følt sig brøstholden ved Anlæget der nede og ved, at man nu for at komme til Færgelejerne skal gøre en Omvej omkring Taarnborg Teglværker. Jeg henstiller til det eventuelle Udvalg at tage disse Forhold under Overvejelse og ogsaa have denne Bys Tarv for Øje.

**Indenrigsministeren (Bardenfeth):** Fra de forskellige Talere, som have haft Ordet i Anledning af det foreliggende Lovforslag, er der jo fremkommet en Række Bemærkninger, og det er ret naturligt, da det er meget betydelige Spørgsmaal, som det her

drejer sig om. Jeg maa udtale min Anerkendelse af den Omtale, Forslaget fik af det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen), som først havde Ordet. Han har ved sin udførlige Omtale af Forslaget, for saa vidt det angaar en Flytning af de nuværende Centralværksteder paa Københavns Station, gjort mig det let at omtale denne Side af Sagen, for saa vidt som han meget udførlig og indgaaende har gennemgaaet de forskellige Spørgsmaal, der staa i Forbindelse med Forslaget herom, og har paavist, hvor uforsvarlige de nuværende Forhold ere, hvor paatrængende nødvendigt det er at komme bort derfra, og hvor gode Grunde der vil kunne anføres for at gaa til at anlægge de ny Centralværksteder paa det Sted, som her er foreslaaet. Jeg kommer selvfølgelig ind paa dette Spørgsmaal igen, naar jeg skal tillade mig at svare det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal).

Idet jeg vender mig til dette sidste ærede Medlem, skal jeg begynde med at sige, at naar det ærede Medlem beklagede, at de her foreliggende Forslag om ny Statsbaneanlæg ikke ere samlede med de Anlæg, hvorom jeg har tilladt mig at fremsætte Forslag i det andet Ting, saa har jeg jo ganske sikkert hørt den samme Beklagelse nede i det andet Ting. Jeg skal dog sige, at da det til min Beklagelse ikke lykkedes at kunne indbringe samtlige disse Forslag om ny Anlæg allerede ved Samlingens Begyndelse, saa forekom det mig at være hensigtsmæssigt, at Arbejdet paa Forslagene deltes nogenlunde ligelig mellem de to Ting, blandt hvis Medlemmer man turde gøre Regning paa, at der saavel i det ene som i det andet Ting var Mænd, der besade saa stor Sagkyndighed, at det kunde være særlig ønskeligt for dem at trænge dybt til Bunds i de enkelte Anlæg. Skulde et saadant Arbejde for samtlige Anlægs Vedkommende paabegyndes i det ene Ting paa et forholdsvis sent Standpunkt af Samlingen, turde jeg jo paa ingen Maade nære noget Ønske om, at Forslaget kunde gennemføres i sin Helhed, og Haabet om, at det i alt Fald delvis skulde kunne naa til Ende, maatte da ogsaa være meget lille hos mig. Jeg tilstaar at den Maade, hvorpaa dette Spørgsmaal om Gennemførelse

af disse Anlæg saavel fra det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds som fra det andet Tings Side er blevet sat i Forbindelse med Forelæggelsen af en samlet Plan for de Statsbaneanlæg, hvortil man i den nærmeste Fremtid vil gaa, har gjort mig særdeles betænkelig ved Udsigterne til Gennemførelsen af Forslagene, som de foreligge. Jeg haaber dog, at en saadan samlet Plan ikke vil blive fastholdt som et bestemt Forlangende, thi det vilde ganske sikkert gøre Sagens Gennemførelse aldeles haabløs. Jeg har i det andet Ting tilladt mig at anføre, at en saadan samlet Plan efter min Mening paa ingen Maade kan have nogen afgørende Betydning for, hvorledes man skal stille sig til de her foreslaaede Anlæg. Samtlige de Anlæg, jeg har tilladt mig at foreslaa — og det gælder i øvrigt ikke mindst de Anlæg, jeg har tilladt mig at foreslaa her i dette Ting — ere af en saadan Beskaffenhed, at de under alle Omstændigheder, hvorledes man end i Fremtiden vil gaa til Jærnbanebygning her i Danmark, maa staa i første Række. Og hvilken Betydning det egentlig skulde have for Rigsdagen at faa opgivet de Summer, som ville medgaa til Gennemførelsen af en Række ny Anlæg, som ganske naturligt ville melde sig i Aarenes Løb, efterhaanden som Banenettet udvides, ser jeg ikke, naar Spørgsmaalet er, om vi skulde gaa til disse Anlæg, som efter Regeringens Anskuelse ere, om ikke paatrængende nødvendige, saa dog i alt Fald særdeles nødvendige. En saadan samlet Plan kan ganske sikkert godt udarbejdes, men den bliver jo under alle Omstændigheder kun stykkevis. Spørgsmaalet kan for det første rejses om, for hvor lang en Aarrække man skal se frem i Tiden, og dernæst maa jeg henvende Opmærksomheden paa, hvad der sikkert vil være ærede Medlemmer bekendt, at man med Hensyn til Jærnbanebygningen i Jylland jo for Tiden arbejder i en Kommission, hvis Virksomhed det ikke vil være rigtigt at foregribe ved nu at forelægge Rigsdagen en samlet Plan til Jærnbanebygning i Jylland. Det drejer sig altsaa for mit Vedkommende kun om at bedømme, om vi i Øjeblikket tør og ville gaa til Anvendelse af et saa forholdsvis betydeligt Beløb, som her er Spørgsmaal om,

til de af mig foreslaaede Anlæg, og om man skal gaa til Gennemførelsen af dem alle paa en Gang, eller om Rigsdagen vil mene, at der er nogle af dem, som kunne udskydes til at staa i anden Række. — Det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds anførte jo selv forskellige Tanker om fremtidige Jærnbanebygninger, som han havde dannet sig; han omtalte Femern-Routen, og jeg antager, at han i Forbindelse dermed tillige vil sætte Spørgsmaalet om Forstærkningen af hele den sydsjællandske Bane, en fast Bro over Masnedø o. s. v., han omtalte en Forbedring af de jydskke Router, hvorved jeg tør antage, at han sigtede til Spørgsmaalet om Gennemførelsen af et Dobbeltspor op igennem Østjylland, idet han satte dette Spørgsmaal i Forbindelse med vor Eksport fra Tyskland gennem Jylland til Norge. Det er ganske rigtigt; slige Foranstaltninger ville høre til en fremtidig Jærnbaneplan; men det forekommer mig paa ingen Maade, at det skulde være nødvendigt at sætte dette Spørgsmaal i Forbindelse med det her foreliggende, da det efter min og sikkert de flestes Mening dog maa være forbeholdt Fremtiden at afgøre, naar man skal tage fat paa et saadant Anlæg.

Det ærede Medlem udtalte sig dernæst om det Spørgsmaal, hvorvidt man skulde gaa til Optagelse af Statslaan i Anledning af de her foreslaaede Anlæg, og det ærede Medlem udtalte, at han som bekendt var principielt imod Optagelsen af Statslaan til Jærnbanebygninger. Det er mig jo vel bekendt, at det ærede Medlem oftere har udtalt sig om denne Sag og har erklæret sig for ikke at være nogen Tilhænger af at gaa til Optagelse af Statslaan til ethvert nyt større Jærnbaneanlæg, men jeg tror ikke at tage fejl, naar jeg siger, at det ærede Medlem kun har taget bestemt Afstand fra at optage Jærnbanelaan i Anledning af et enkelt Anlæg, som det ærede Medlem ansaa det for fuldt overkommeligt for Kassebeholdningen at afholde Udgifterne ved. Det ærede Medlem har ganske sikkert udtalt, at hvor det drejede sig om Gennemførelsen af forskellige Anlæg med ret betydelige Udgifter for Staten, var det fuldt forsvarligt at optage Statslaan. Og et saadant Tilfælde tør jeg tro netop foreligger her, hvor det samlede Beløb af de direkte foreslaaede Udgifter er henimod 20 Millioner Kr. — jeg vil nemlig ikke sige med det ærede Medlem, at vi ved Forslagene, som de foreligge, allerede ere oppe paa et Beløb af 40 Millioner Kr.; derved sigter det ærede Medlem vel til en

eventuel Lille Bælts Bro, men Anlægget af den er jo ikke foreslaaet til Vedtagelse i Øjeblikket. Jeg tror næppe, det vilde være forsvarligt at afholde disse Udgifter af den løbende Kassebeholdning, og navnlig, hvis det er det ærede Medlems Mening, at disse Baneanlæg skulde udsættes, indtil Kassebeholdningen efterhaanden saa sig i Stand til at bære Udgifterne derved. Jeg maa paa Jærnbanernes Vegne nære megen Betænkelse ved at udskyde de foreslaaede Anlæg i et saa langt Tidsrum, som hertil vilde medgaa. Naar det ærede Medlem i samme Forbindelse kom til at nævne, at der tillige kunde være politiske Grunde, som kunde gøre ham betænkelig ved at gaa hertil, ja, saa skal jeg lade denne Side af Sagen ganske ligge. — Det ærede Medlem henviste endvidere til, at det med Hensyn til Anlægget af Centralværkstederne jo drejede sig om et Beløb af næsten 4½ Million Kr., medens Forslaget i 1892 kun lød paa et Beløb af 1½ Million Kr. Ja, det er jo ganske vist en meget betydelig Forskel, men det Forslag, som den Gang forelaa, vil det ærede Medlem jo sikkert ogsaa vide paa ingen Maade var specificeret; jeg har ikke kunnet opfatte dette Forslag anderledes end som en Antydning af en Begyndelse til ny Centralværksteder, og det kan ganske sikkert ikke have været den daværende Kommissions Mening, at et Beløb paa 1½ Mill. Kr. fuldstændig skulde kunne tilfredsstille de Fordringer til Centralværksteder, som efter Trafikkens daværende Standpunkt maatte stilles, navnlig under Hensyn til, hvad det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen) allerede har udtalt, at den Plan, der var oppe i 1882, gik ud paa Anlæg af ny Centralværksteder, der skulde koste 2,680,000 Kr. Det var altsaa 10 Aar tidligere, man var oppe paa den Sum. Men denne Side af Sagen skal jeg lade ligge, idet jeg her ganske kan henholde mig til de Udtalelser, der fremkom fra det ærede 11te kongevalgte Medlem, som jo udtalte den Overbevisning, at man i Forslaget her paa de henved 4½ Million Kr. ikke var højere oppe end rimeligt og forsvarligt var, og at de Reduktioner, der kunde opnaas, rimeligvis ikke vilde blive store.

Det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) udtalte sig jo dernæst i det hele taget om, at Personbanegaardsspørgsmaalet havde faaet en noget ejendommelig Behandlingsmaade fra Ministeriets Side ved Forelæggelsen af et Forslag om Oprettelsen af ny Centralværksteder. Det ærede Medlem udtalte som sin For-

mening, at den nedsatte Personbanegaardskommission blandt andet og, som det ærede Medlem udtrykte sig, i første Række havde at gøre med, hvor Centralværkstederne skulde ligge, og at dette Spørgsmaal vilde gribe dybt ind i Kommissionens Arbejde. Ja, jeg skal heller ikke paa min Side bruge stærke Udtryk; men jeg skal kun tillade mig at udtale, at denne Kommission paa ingen Maade har faaet til Opgave at behandle Spørgsmaalet om Centralværkstedernes fremtidige Beliggenhed, det benægter jeg paa det mest afgørende. Det, som Kommissionens Opgave er, er dette, at foreslaa en Ordning af de fremtidige Personbanegaardsspørgsmaal i og ved København. Den Omstændighed, at Centralværkstedernes Flytning var indbefattet i det Forslag, der fremkom fra Banegaardskommissionen af 1888, har ikke nogen Sammenhæng hermed. Den samme Kommission havde ogsaa blandt sine Forslag dette om Godsbanegaarden. Den havde overhovedet alle Spørgsmaal, der berørte Banegaardsforholdene i og ved København; men den nu nedsatte Kommission har en betydelig mere indskrænket Opgave allerede af den Grund, at angaaende Godsbanegaardsspørgsmaalet er jo Afgørelsen truffen. Naar man saa spørger, hvorvidt det vilde være naturligt for Kommissionen tillige at beskæftige sig med Centralværkstederne, saa kunde Optagelsen af dette Spørgsmaal for Kommissionen jo egentlig kun være dette at afgøre, om de skulle flyttes fra deres nuværende Plads eller blive liggende, derimod paa ingen Maade, hvorhen de skulle flyttes. Men at den nu nedsatte Kommission skulde komme til et Resultat, der gik ud paa, at Centralværkstederne skulde blive liggende paa den nuværende Plads, det har jeg ærlig talt anset for at ligge uden for Mulighedernes Grænse, og jeg tror ikke, at det ærede Medlem for 7de Kreds vil kunne faa synderlig mange Stemmer for et Forslag i den Retning, som det ærede Medlem antydede, at forene Personbanegaarden og Centralværkstederne paa den nuværende Banegaards Plads. Hvis jeg havde nærret nogen Tvivl i den Henseende, ja saa havde jeg ganske vist taget i Betænkning paa denne Maade, her er sket, at forelægge Forslaget for Rigsdagen. Men naar Sagen maatte stille sig saaledes for mig, at disse to Spørgsmaal ikke havde mindste Sammenhæng, saa kunde jeg ikke andet, end lægge en aldeles afgørende Vægt paa det, som for mig staar som det vigtigste, dette, saa snart som muligt at komme bort fra den

nuværende Tilstand, der er aldeles uholdbar, og jeg vil anse det for uforsvarligt fra min Side ikke at tage Spørgsmaalet op til snarlig Afgørelse af Rigsdagen. Et andet Moment, der skulde kunne have afholdt mig fra at fremlægge Forslaget i den Skikkelse, kunde være dette, at jeg kunde tænke mig det som Kommissionens Resultat, at der fremkom Forslag om at benytte den Plads nede ved Kalvebodstrand, som her er foreslaaet forbeholdt Centralværkstederne, til Anlæg af en Personbanegaard. Men heller ikke denne Mulighed har jeg tænkt mig paa nogen Maade skulde kunne ligge for. Derfor mener jeg, at Spørgsmaalet har været Kommissionen ganske uvedkommende, og naar der endda har rejst sig Spørgsmaal, hvorvidt man ikke skulde lægge Centralværkstederne helt bort fra Byen, er dette jo ogsaa et Tegn paa, hvor lidt den Kommission, der alene er nedsat til at bedømme københavnske Banegaardsspørgsmaal, er kaldet til at gøre Indstilling om Centralværkstedernes fremtidige Beliggenhed. Naar det ærede Medlem saa ønskede en direkte Besvarelse af mig paa det Spørgsmaal, hvorvidt jeg vilde foreslaa, at det Forslag om Centralværkstedernes Flytning, som her er stillet af mig, skulde stilles i Bero, indtil Kommissionens Arbejde var fremmet videre, skal jeg dertil svare, at jeg nu, saa godt jeg har kunnet, ved det forelagte Forslag med Anmærkninger og de Oplysninger, som ere fremkomne angaaende den nuværende Tilstand paa Centralværkstederne, har lagt denne Sag i Rigsdagens Haand. Jeg har ønsket, at Rigsdagen skal have et Medansvar for, om vi fremdeles skulde blive paa den nuværende Plads med Centralværkstederne. Jeg har gjort mit til, at vi kunde komme bort fra den Tilstand saa snart som muligt, og jeg ønsker ikke paa egen Haand at opgive dette mit Forslag. Et andet er, hvorledes dette høje Ting og bagefter det andet Ting vil stille sig til Sagen, og hvilket Resultat vi kunne naa ved en Forhandling om en mulig Reduktion af Anlægene indtil videre. Derved vil Rigsdagen faa det Medansvar, jeg har ønsket, den skulde faa. Men jeg tror ikke, det vil være forsvarligt af mig at paatage mig Eneansvaret for nu at lade Sagen ligge. Samme Bemærkning gælder altsaa ogsaa det Spørgsmaal, som det samme ærede Medlem rettede til mig angaaende Hellerup Station, skønt jeg med Hensyn hertil vil sige, at Forholdet stiller sig noget forskelligt, og jeg tror, det var det samme, der blev udtalt af det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen).

Jeg tror, at man uden at skade Sagen vil kunne udskyde Spørgsmaalet om en Forandring af Anlægene paa Hellerup Station; det vil dog under alle Omstændigheder være nogle Aar, inden Dobbeltsporet Hellerup-Klampenborg kan blive gennemført, og inden den Tid kan man jo haabe, at Kommissionen vilde have fuldført sit Arbejde saa vidt, at man kunde skønne, hvor vidt de her foreslaaede Anlæg paa Hellerup-Klampenborgstrækningen kunne gennemføres eller ikke i den oprindelige Skikkelse.

Medens jeg endnu omtaler Centralværkstederne, det i Forslagets § 1 under a. omtalte Anlæg, skal jeg over for det ærede 6te Medlem for 6te Kreds (Ahlefeldt-Laurvigen) gøre et Par Bemærkninger i Anledning af, at det ærede Medlem jo slog paa, at det vel dog fortjente Overvejelse, om man ikke skulde flytte Centralværkstederne helt bort fra Kjøbenhavn. Det ærede Medlem meddelte, at han havde været mellem dem, der havde haft Lejlighed til personlig at gøre sig bekendt med Forholdene i de nuværende Centralværksteder. Jeg beklager, at det ærede Medlem ikke har faaet det Indtryk, som jeg tror de allerfleste, der kende Forholdene, have, at Tilstanden er utaalelig og uholdbar. Men det ærede Medlem var jo saa elskværdig at erklære sig for usagkyndig, og endda erklærede det ærede Medlem at ville stole paa de sagkyndige i saa Henseende, saa jeg tror ikke, jeg behøver at gøre ham nogen Bebrejdelse for hans Standpunkt i denne Sag. Men jeg skylder dog det ærede Medlem at oplyse, at naar Spørgsmaalet rejses om, hvorvidt Centralværkstederne mulig skulde flyttes bort fra Hovedstaden, vil dermed være forbundet store Ulemper. Jeg skal ikke særlig argumentere fra, at det foreliggende Forslag om deres Anbringelse ved Kallebodstrand, vistnok i Henseende til Arealerhvervelse frembyder de billigste Betingelser, og jeg skal ikke disputere med det ærede Medlem, om der i Roskilde eller andre Steder skulde kunne erhverves endnu billigere Arealer. Jeg tror det ikke, men det kunde være muligt. Særlig hvad Roskilde angaar, har det i 1882 været undersøgt, om man ikke kunde lægge Værkstederne der. Det Areal, man den Gang kunde faa til Disposition, var 11 Td. Land uden Udvidelsesmulighed; her drejer det sig om at erhverve et Areal paa 30 Td. Land — foreløbig. Alene af den Grund tror jeg derfor, at det vil være nødvendigt at opgive i alt Fald Roskilde som det Sted, hvortil Centralværkstederne skulde flyttes. Skulde de overhovedet flyttes bort fra

Kjøbenhavn, maa vi gøre os det klart, at samtidig dermed flytte vi en Arbejderstand paa ca. 1000 Personer, hvilket med tilhørende Familier maa regnes til ca. 5000 Mennesker. Det er jo ganske sikkert en større Arbejderkoloni, man derved maatte etablere, og selvfølgelig maatte man i saa Tilfælde indrette de fornødne Bygninger og Boliger for alle disse Familier. Alene en saadan Foranstaltning, tror jeg, vilde medføre meget betydelige Udgifter, men der er mange andre Henseender, hvor Nærheden af Hovedstaden frembyder store Fordele. Det kan jo ikke betvivles, at ved en Hovedstad vil man altid kunne skaffe de bedste Arbejdere til Værkstederne; man vil have lettere ved at faa Materialier til Værkstederne, og hvor Tilfældet er som det her foreliggende, at der haves Adgang til Vandet, vil man kunne sætte Reparationer af Skibsmateriellet under Statsbanedriften i Forbindelse med Centralværkstederne paa en Maade, som sjældent vil frembyde sig uden for Hovedstaden. Det er disse faa Bemærkninger, jeg med Hensyn til Centralværkstedernes Flytning uden for Kjøbenhavn gerne vilde gøre over for det ærede Medlem. — Jeg har allerede udtalt mig med Hensyn til Anlægget af et Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg, for saa vidt jeg ogsaa maa anse et saadant Anlæg for i høj Grad hensigtsmæssigt allerede nu at tage Bestemmelse om, men jeg erkender, som det allerede er udtalt i Anmærkningerne, at det ikke mindst er under Hensyn til, at det med hvert Aar, der gaar, vil blive vanskeligere og dyrere at erhverve den nødvendige Grund, at Forslaget er fremkommet allerede nu, og naar saa dertil kommer, at selve Anlæggets Udførelse vil medtage c. 3 Aar, turde det i og for sig ikke være for tidligt at beslutte Anlæggets Udførelse allerede nu. Men hvis man i det høje Ting skulde nære Betænkelighed herved, er det jo muligt, at vi kunne fordele dette Anlæg over en længere Aarrække, og navnlig vil den Tanke jo ganske sikkert faa Sympati hos mig, at vi gaa nu til en Beslutning om Foretagelse af Ekspropriation af de fornødne Grunde og saa, om det skulde være nødvendigt, udsætte selve Anlæggets Udførelse et eller to Aar.

Med Hensyn til Korsøranlægget maatte jeg glæde mig ved at høre det ærede 7de kongevalgte Medlem (Hedemann) udtale sin om end noget betingede Tilslutning til den her foreslaaede Udførelsesmaade af dette Anlæg, og den Undersøgelse, som Forslaget vil komme til at undergaa i et Udvalg,

haaber jeg ogsaa skal bestyrke det ærede Medlem og andre Medlemmer af det eventuelle Udvalg i, at Statsbanerne her ere gaaede den rette Vej, skønt man har set sig nødsaget til at forlade den Tanke, som her var stillet frem fra dette høje Tings Side. Naar man har forladt den Vej, som var bleven antydet af det daværende Udvalg, har man kun gjort det med Beklagelse over ikke at kunne imødekomme Rigsdagens Ønske, men jeg maa tillige bede det ærede Ting være overbevist om, at det er efter moden Overvejelse, at man har troet at burde blive staaende ved den Plan, her foreligger. Den er ganske vist bleven dyrere, end den var tidligere, men det ærede 7. kongevalgte Medlem indrømmer jo selv, at den har et større Omfang end den Plan, der oprindeligt var foreslaaet fra Statsbanerne. Det gaar ganske sikkert ikke med dette Anlæg, som med de sibyllinske Bøger, saa at det, blot fordi det udskydes et Aar, vil blive dyrere, men det er bestemt paaviseligt, at selve Anlægget er blevet fyldigere og større, og det er det, der har medført en Forhøjelse af de anslaaede Udgifter i Forbindelse med stigende Udgifter til Materiellet. Det samme ærede Medlem og ligeledes det ærede 11. kongevalgte Medlem (H. N. Hansen) kom ind paa Spørgsmaalet om Belysningen, maaske i noget forskellig Forbindelse. Jeg skal med Hensyn hertil sige, at de Forhandlinger, der have været førte med Københavns Kommune om Indførelse af elektrisk Belysning paa Godsbanegaarden, ikke have ført til det ønskede Resultat for Statsbandedriften; jeg haaber over for det ærede Udvalg at kunne give Meddelelse om denne Sags nuværende Standpunkt og tør maaske derved haabe at kunne overbevise det eventuelle Udvalg om Nødvendigheden af eller i alt Fald den store Hensigtsmæssighed ved, at Statsbanerne anlægger deres eget Anlæg for Elektricitet. Det ærede 7. kongevalgte Medlem omtalte den Forskel, der er med Hensyn til de opførte Beløb til Administrationsudgifter for de 3 forskellige Anlæg. Ogsaa dette Punkt vil jo kunne blive Genstand for nærmere Undersøgelse i et Udvalg, men jeg mener dog at burde oplyse, at naar det under a. foreslaaede Anlæg af et Centralværksted kun vil medføre en Administrationsudgift af ca. 5 pCt. og den under c. opførte Udvidelse af Korsør Banegaard kun 4 pCt., medens Anlægget af Dobbeltsporet er anslaaet til en Administrationsudgift af 7 pCt., ligger det i, at det sidste Anlæg er tænkt foretaget under Ledelse af Statsbaneanlægene,

og det vil jo være det ærede Medlem bekendt, at ogsaa de overordnede Funktionærer ved Anlæg, der udføres af Statsbaneanlægene, lønnes af vedkommende Anlægs Konto, medens dette ikke er Tilfældet for Statsbandedriftens Vedkommende. Dette, tror jeg, medfører en ikke uvæsentlig Forskel, men i denne Henseende saa vel som med Hensyn til mange andre Spørgsmaal, der ville kunne komme frem ved Behandlingen af de her foreslaaede Anlæg, vil der jo blive Løjlighed for mig til at give nærmere Oplysninger for det ærede Udvalg, og jeg tillader mig derfor at anbefale Forslaget til det høje Tings Fremme ad denne Vej.

**Lunn:** Af Hensyn til den knappe Tid og i Forvisning om, at der vil blive nedsat Udvalg i denne Sag, frafalder jeg Ordet.

**Madsen-Mygdal:** I Anledning af den Udtalelse af det ærede 6te Medlem for 6te Kreds (Ahlefeldt-Laurvig) om, at han ikke satte videre Pris paa disse Udflygter, som gaa ud paa at besigtige et og andet af de Ting, vi have med at gøre, finder jeg Anledning til at gøre den Bemærkning, at jeg er noget i Modsætning til det ærede Medlem paa det Punkt. Jeg er ikke bange for, at der paa den Maade skal danne sig en Velfærdskomite, jeg finder, det er i sin gode Orden, om Finansudvalget og for Resten Rigsdagen som Helhed faar noget mere Anledning end hidtil til ved Selvsyn at overbevise sig om Nødvendigheden af, hvad der foreslaas. Jeg plejer gerne om Sommeren, naar vi ere fri for Rigsdagen, at beflicte mig paa at se et og andet, vi have at beskæffige os med; jeg tror, det er meget nyttigt. Naar det ærede Medlem siger, han stoler paa Ministeren, saa er det jo saaledes, at Ministre kunne jo ogsaa tage fejl, de ere jo ikke ufejlbare, og dernæst er det jo ogsaa saaledes, at vi andre have ikke en saa ubetinget Tillid til Ministeren som det ærede Medlem.

Jeg skal saa gaa over til at svare paa de Udtalelser, vi nys have hørt fra den højtærede Indenrigsminister. Jeg skal ikke opholde mig ved hans Hensigt med at dele Arbejdet nogenlunde ligelig mellem Tingene. Jeg tror alligevel, at det vilde have været heldigst, om Forslagene, saaledes som de foreligger, havde foreligget til samlet Overvejelse; men det skal jeg ikke opholde mig ved. Heller ikke skal jeg opholde mig ved Ønskeligheden af en samlet Plan for Jærnbaneanlæg; jeg tror nu al-

ligevel, at mine Bemærkninger i saa Henseende ere rigtige, og vi have jo ogsaa tidligere haft saadanne samlede Planer. Om jeg ikke husker Fejl, havde vi i 1861 en samlet Plan for en længere Aarrække, ikke at tale om i 1894, og jeg mener at en saadan samlet Plan over, hvad der kan forekomme, er ret hensigtsmæssig og nyttig, netop af den Grund, som jeg antydede i mit første Foredrag, at vi da kunde overveje, hvad der er nødvendigt i Øjeblikket, og hvad der kan udskydes til senere o. s. v. Jeg har ikke just sagt, at der skulde foreligge absolute Forslag sammen med dette om alle de Ting, der muligvis kunne staa paa Dagsordenen hist og her, men der kunde være Antydning om den Slags Ting i Anmærkningerne. Men som sagt, jeg skal ikke opholde mig videre derved. — Den højtærede Indenrigsminister mente, at naar der forelaa store Anlæg, store Planer til Udførelse, saa vilde jeg være med til Statslaan. Ja, jeg har erkendt, at naar der foreligger store Planer, der skulde udføres i kort Tid, saa anser jeg det for nødvendigt at gaa med til Statslaan, og det have vi ogsaa gjort et Par Gange tidligere; men jeg anser det ikke for nødvendigt i dette Øjeblik med Hensyn til de Forslag, der foreligge, og som bør udføres i den allernærmeste Tid. Den højtærede Indenrigsminister mente ikke, det var rigtigt — og et æret Medlem (H. C. Hansen) var af samme Opfattelse — naar jeg havde nævnt en saadan Sum som 40 Mill. Kr. for de Baneanlæg, som der for Tiden er Forslag om, og som ere under Behandling. Jeg skal da oplyse, at jeg i saa Henseende har holdt mig nøjagtig til de Summer, den højtærede Indenrigsminister selv har anført i sine Forslag, og naar jeg nævner nøjagtig de Summer — med Undtagelse af Ekspropriationen, som jeg selv efter et Skøn har sat til 4 Mill. Kr. — saa naar jeg op til 40,915,000 Kr. Det er de Forslag, som dels ligge for i Øjeblikket, og som dels ere antydede, nemlig Lille Bælts Broen — og der er jo ingen Anledning til at udstede en Konkurrence, naar det ikke er Hensigten, at en saadan Plan skal udføres. Da jeg nævnte andre Projekter, der staa paa Dagsordenen, glemte jeg mærkværdigvis noget, som jeg selv i den meget omtalte Kommission beskæftiger mig med for Øjeblikket, nemlig Personbanegaarden, som rimeligvis lavt regnet vil andrage 10 Mill. Kr. Lægger jeg det til det andet, er det aldeles sikkert, at vi naa op til en Sum af 60—70 Millioner Kr. — aldeles sikkert ikke der-

under, men snarere derover. — Det overraskede mig noget, at den højtærede Indenrigsminister sagde, at det, at man i 1892 havde foreslaaet Centralværkstederne flyttede over paa den anden Side af Vesterbro for 1½ Mill. Kr., nærmest var — saaledes forstod jeg den højtærede Indenrigsminister — at forstaa som en Antydning af en Begyndelse; det var ikke Meningen, at man kunde gøre Regning paa at slippe med denne 1½ Mill. Kr., maaske vilde man naa op til de 4½ Mill. Kr., der foreslaas her, det ved jeg nu ikke. Det overrasker mig at høre det. Jeg husker, at under Forhandlingen i 1892 blev det fremdraget fra forskellige Sider, at det Beløb, som der var paaregnet, 33—34 Millioner Kr., inklusive Ekspropriationen, var for lavt regnet. Der blev indvendt, at naar vi skulde til at udføre Arbejdet, vilde vi komme adskilligt ud over disse Summer. Denne Opfattelse blev modsagt den Gang. Men nu i Dag erklærer den højtærede Indenrigsminister, i alt Fald for et Punkts Vedkommende, nemlig Centralværkstedernes Flytning, at denne Opfattelse i 1892 har sin Rigtighed, man maatte gøre Regning paa at komme op til betydeligere Beløb. Jeg vil i saa Henseende sige, at det var dog ønskeligt, at vi kunde naa dertil, at de Overslag, der forelægges her for os paa Rigsdagen, ikke være Begyndelsessummer, men at det var Overslag, der vare saa paalidelige som muligt, at man bestræbte sig for, at de bleve saa paalidelige som muligt, at man ikke regnede paa Beløb, som senere kunde komme til, men at man loyalt medtog alt, hvad der kunde staa i Forbindelse med det paagældende Anlæg.

Hoveddivergensen mellem den højtærede Ministers Opfattelse og min i den foreliggende Sag, er jo Centralværkstederne. Den højtærede Indenrigsminister vilde ikke indrømme, at Lovforslaget her greb dybt ind i Personbanegaardskommissionens Virksomhed. Denne Kommission havde paa ingen Maade noget at gøre med Spørgsmaalet om Centralværkstedernes Flytning, erklærede den højtærede Minister, der var ikke Spor af Sammenhæng mellem disse to Ting; Personbanegaardskommissionen havde ikke noget at gøre med det Spørgsmaal, hvorhen disse Værksteder skulde flyttes. Ja, over for den Slags Paastande maa jeg sige, staar min Forstand stille, jeg fatter ikke, hvorledes det Kommissorium, der omtales i Skrivelse til Folketingets Finansudvalg af 7de Marts 1898, kan forstaas anderledes. Det omfatter nemlig

ikke blot Personbanegaardsspørgsmaalet, men ogsaa de Spørgsmaal, der staa i Forbindelse dermed, Forbedringer, Omordninger og Indrætninger ved de kjøbenhavnske Banegaardsforhold. Jeg forstaaer da ikke, at et saa nærliggende Spørgsmaal som Centralværkstedernes Flytning ikke staaer i den nøjeste Forbindelse med Kommissionens Opgave. Vi skulle først og fremmest overveje, hvor Personbanegaarden skal ligge, om der er Plads til den paa den nuværende Banegaards Areal o. s. v. Som nævnt i mit første Foredrag, er jeg overbevist om, at der paa det nuværende Banegaardsareal er Plads baade for en stor Personbanegaard og for tilstrækkelige Centralværksteder. Med Hensyn hertil vil jeg gerne tillade mig at anføre en Udtalelse af et æret Medlem af det andet Ting, det ærede Medlem for Tisted Amts 3dje Valgkreds (N. Andersen), en Mand, hvis Sagskundskab paa dette Omraade sikkert vil blive anerkendt ogsaa i dette Ting. Han udtalte under Forhandlingen i 1892 — jeg henviser til Folketingstidenden i det nævnte Aar, Sp. 914 — følgende, som jeg maaske med den højtærede Formands Tilladelse maa oplæse: „Men lad os saa endelig bygge den paa et Sted, hvor den kan gøre den Nytte, som den skal og bør gøre, og lad os bygge den paa en saadan Maade, at vi blive fri for de ulykkelige Trappeforbindelser, lad os kaste hele denne underjordiske Historie bort, som ikke er til nogen Verdens Nytte, og lad os lad Stationen blive liggende der, hvor jeg har foreslaaet, at den skal ligge, og hvor den tager sig ud og passer for Byen, samt ligger saa bekvemt for Staden Kjøbenhavn, som det paa nogen mulig Maade kan ønskes. Lad os beholde Persontrafikken paa Kjøbenhavns nuværende Banegaard, der ikke kan faa en bedre Plads, og hvor der, jeg gentager det, ikke nogen Sinde kan blive Pladsmangel, i alt Fald ikke paa anden Maade, end at man saa kan tage Resten af Façaden med ud til Vesterbrogade og forøge Perronerne Antal der. Skal man saa til den Tid have yderligere Plads, kan man enten bortflytte eller i alt Fald indskrænke de nuværende Værksteder. For Øjeblikket er det unødvendigt. Der er Plads nok, naar Persontrafikken faar hele det Terrain overladt, som nu benyttes saavel til Person- som til Godstrafik. Der er Plads nok til at beholde Maskinværkstederne der, hvor de nu ere, og der er endogsaa Plads til betydelige Udvidelser baade af Maskinværkstederne, Lokomotivremiserne, Depotsporene o. s. v. o. s. v.“

Jeg har hørt lignende Udtalelser i disse Dage. Jeg er ganske vist ikke sagkyndig paa det foreliggende Omraade, men naar jeg hører saadanne Vidnesbyrd, maa jeg tillade mig at fastholde indtil videre den Opfattelse, at begge Dele kunne blive liggende, hvor de ere, og at det derfor er unyttigt at beskæftige os med Flytning af Centralværkstederne. Men enten de nu skulle flyttes eller ej, er det et Spørgsmaal, som Kommissionen selvfølgelig maa faa med at gøre. Naar vi udbyde en Konkurrence, maa Ingeniørerne vide, hvilken Plads de kunne disponere over, hvor Personbanegaarden skal ligge, og hvor Centralværkstederne skulle ligge. Vi indbyde jo ikke blot indenlandske, men ogsaa udenlandske Ingeniører. Naar man nu samtidig stiller et saadant Forslag til Behandling og Afgørelse, foregriber man, jeg gentager det, baade Kommissionens og Ingeniørernes Arbejde, og jeg skønner ikke rettere, end at det hele gaar i Stykker. Jeg skal endvidere til Bekræftelse af mit Standpunkt anføre en anden Udtalelse af et andet æret Medlem i det andet Ting, som jeg ogsaa haaber, at dette Ting vil erkende at være sagkyndig paa dette Omraade, nemlig det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), der jo, som bekendt, har haft megen Andel i den Plan, som Regeringen har forelagt for Rigsdagen i 1892, i Kommissionsflertallets Plan for 1886. Han siger nemlig under samme Behandling i det andet Ting med Hensyn til Maskinværkstederne, at „hvor man har kunnet beholde dem ved Siden af Hovedbanegaarden, der har man gjort det af den gode Grund, at man ellers dog maatte have ret betydelige Reparationsværksteder ved Hovedbanegaarden, og jeg tror, at den dermed følgende Deling og Splittelse af Værkstedernes Drift vil være i høj Grad uøkonomisk, at det derfor er økonomisk højest forvarligt, at Regeringen søger at beholde Værkstederne ved Siden af Centralbanegaarden.“ Det er hans Opfattelse, at Værkstederne skulle ligge ved Siden af Centralbanegaarden. Hvis man nu paa Forhaand vedtager, at Værkstederne skulle flyttes over paa den anden Side af Vesterbro, og det ærede Medlem har Ret, skulle vi flytte Personbanegaarden bagefter. Man foregriber altsaa Afgørelsen af dette Punkt. Med Hensyn til den paatrængende Nødvendighed af, at Værkstederne flyttes, skal jeg endvidere henvise til, hvad der er oplyst i det andet Ting og for Resten ogsaa i den tit nævnte Kommission, hvis Forhandlinger jeg selv-

følgelig ikke skal komme videre ind paa. Jeg berører kun, hvad der ligger offentlig for gennem det andet Tings Forhandlinger. Det blev der oplyst af det ærede Medlem for Kjøbenhavn (Hage), at Forhandlingerne i det andet Tings Finansudvalg havde den Forudsætning, at Kommissionen skulde nedsættes straks i Begyndelsen af næste Samling i Oktober 1898, og indtil da skulde det fornødne Materiale samles og lægges paa rede Haand for Kommissionen til Afbenyttelse. Man forudsatte, at Kommissionen kunde være færdig med sine Planer til Januar, og at Konkurrencen kunde foregaa fra Januar til 1ste Juli, saaledes at der kunde forelægges Forslag for Rigsdagen i Efteraaret 1899. Forudsætningen var altsaa, at vi skulde kunne tage hele dette Spørgsmaal under Behandling allerede ved Begyndelsen af næste Rigsdagssamling; men Kommissionen traadte først sammen i Januar, og endnu den Dag i Dag ere vi ikke komne videre, end at vi ikke have faaet det fornødne Materiale samlet. Vi kunne ikke faa Konkurrencen udbudt, og der kan paa ingen Maade være Tale om, at denne Sag kan komme under Behandling i næste Samling. Det er dog ikke vor Skyld. Jeg vilde have sat stor Pris paa, at Arbejderne vare blevne fremmede og fortsatte, som Forudsætningen havde været. Jeg ser ikke, hvad der overhovedet kan naas ved nu henimod Rigsdagens Slutning at kaste dette Spørgsmaal om Værkstedernes Flytning ind paa Rigsdagens Bord. Det eneste, der kan opnaas derved, er, at man ødelægger Kommissionens Virksomhed. Jeg fatter ikke, hvorledes det skal være mig personligt muligt at fortsætte Arbejdet i denne Kommission, naar man bliver behandlet paa en saadan Maade, som sket er ved dette Forslag. Ministeren har bestemt erklæret, at han ikke vil foreslaa at stille Sagen i Bero, naar lægger det i Rigsdagens Haand, om den vil stille Sagen i Bero, eller hvad den vil gøre og bære Ansvar for. Men om Rigsdagen ikke bliver siddende — maaske er der ikke lang Tid tilbage, vi ere jo i Samlingens sidste Maaned efter alt, hvad der foreligger; jeg kan ikke vide noget derom, men Sandsynligheden er derfor — kunne vi ikke træffe Afgørelse om den Sag, og hvis vi altsaa skilles ad, og dette Forslag ligger paa Rigsdagens Bord, medens der intet videre er sket fra Rigsdagens Side, saa staa baade Kommissionen og vedkommende Ingeniører aldeles famlende og vide hverken ud eller ind, og saa er det hele slaaet i Stykker.

**H. N. Hansen:** Jeg skal som Formand for den Kommission, som det ærede Medlem talte om, blot sige, at jeg tror, det vil være i Kommissionens og i Sagens Interesse, at vi ikke optage en Diskussion om Sagen her, men i Kommissionen, som i de nærmeste Dage skal samles. Jeg skal kun tilføje, at jeg er i meget uenig med det ærede Medlem, og at jeg slutter mig væsenlig til den ærede Ministers Opfattelse.

**Formanden:** Den 1ste Landstingsmand for 7de Kreds har Ordet for en kort Bemærkning.

**Madsen-Mygdal:** Jeg vil dog over for det højtærede Medlem (H. N. Hansen), som er Formand for Kommissionen, tillade mig at minde om, at de Vanskeligheder, jeg her har antydnet, have vi staaet alvorlig over for. Det saa den Gang ud til, at der ikke var nogen anden Mulighed, end at Kommissionen maatte sprænges. Vi kom kun derved over Vanskelighederne den Gang, at der blev taget et almindeligt Forbehold om, at Spørgsmaalet om Kommissionsarbejdets Fortsættelse skulde siden bringes til Forhandling og Afgørelse i Kommissionen, naar vi havde faaet nærmere at vide om Rigsdagens Stilling til det den for Tiden foreliggende Forslag. Kun under den Forudsætning have vi hidtil kunnet arbejde i Kommissionen; men sluttes Rigsdagssamlingen, og staa vi da fremtidig over for Usikkerhed i saa Henseende, skønner jeg ikke, at vi kunne fortsætte Arbejdet i Kommissionen.

**Indenrigsministeren (Bardenfleth):** Jeg skal kun over for det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) sige, at naar den meget ærede Folketingsmand for Tisted Amts 3dje Valgkreds i 1892 maaske har udtalt sig om Muligheden af, at Centralværkstederne kunde blive liggende paa deres nuværende Plads, turde det være, at den samme ærede Folketingsmand ser anderledes paa Sagen nu, og saa vidt jeg forstod det oplæste Citat rigtig, mente den ærede Folketingsmand ogsaa den Gang, at den Tid vilde kunne komme, da man maatte flytte Centralværkstederne. Jeg tror nu, at det vilde være meget uøkonomisk at vente, til Udviklingen krævede en Flytning, noget, jeg tror, at allerede de siden 1892 forløbne Aar tilstrækkelig tydelig have vist absolut vil ske. De Citater, det ærede Medlem for 7de Kreds kom med

## Landstingets Forhandlinger. (81.)

1273. 3. Marts 1899: 1. Beh. af Lovf. om forsk. ny Statsbaneanl. paa Sjælland. 1274

af en Udtalelse af et andet Medlem af Folketinget, ere heller ikke paa nogen Maade overbevisende. Jeg tror, at de Citater ere udrevne af deres Sammenhæng, og at Folketingsmanden for Københavns 6te Valgkreds ikke staaar paa det Standpunkt, som det ærede Medlem for 7de Kreds har forudsat.

Endnu skal jeg kun sige, at Personbanaards-Kommissionen ganske vist først blev nedsat i afvigte Efteraar, men at det ikke er Ministerens Skyld, at den ikke blev nedsat, inden forrige Rigsdagssamling sluttede. At der krævedes ikke saa lidt Arbejde til at kunne forberede det Materiale, der skulde forelægges Kommissionen, tror jeg er indlysende, og jeg tror ikke, at der er spildt nogen Tid i den Henseende fra de sagkyndiges Side.

**Formanden:** Den ærede 1ste Landstingsmand for 7de Kreds har Ordet for en kort Bemærkning.

**Madsen-Mygdal:** Naar den ærede Minister drog i Tvivl, om Folketingsmanden for Tisted Amts 3dje Valgkreds har samme Opfattelse den Dag i Dag, som han udtalte ved den Lejlighed, jeg sigtede til, er jeg i det heldige Tilfælde at kunne bekræfte, at denne Tvivl har ikke noget paa sig. Den ærede Folketingsmand har den Dag i Dag den samme Opfattelse. Men for øvrigt er Spørgsmaalet ikke her, om denne eller hin Opfattelse er den rigtige, om det er rigtigt, at Centralværkstederne kunne blive liggende, hvor de nu ere, eller de skulle flyttes. Spørgsmaalet er ikke, om min Opfattelse eller den ærede Ministers Opfattelse er den rigtige, men saa længe der staaer to saa stærkt modsatte Opfattelser over for hinanden, mener jeg, at det er urigtigt at stille et bestemt Forslag her paa Rigsdagen. Hvilken Opfattelse der er den rigtige, er det, vi i fortrinlig Grad have at overveje i Kommissionen. — Det er ganske vist ikke Ministerens Skyld, at Kommissionen ikke blev nedsat allerede sidste Foraar inden Rigsdagssamlingens Slutning; men Forudsætningen var, at den skulde nedsættes, straks efter at den næste Rigsdagssamling var begyndt, og Faktum er, at den ikke er kommen til at virke for

langt hen i Januar 1899, og nu staa vi paa det Punkt, jeg har nævnt.

Da ingen yderligere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

*Lovforslagets Overgang til 2den Behandling*

vedtoges uden Afstemning.

**Hedemann:** Jeg tillader mig at foreslaa Lovforslaget henvist til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Uden Forhandling og Afstemning

vedtoges dette Forslag.

**Formanden:** Hermed er Dagsordenen udtømt.

Ved Skrivelse af Gaars Dato meddeler Folketingets Formand mig, at Folketinget ved eneste Behandling har vedtaget det herfra tilbagesendte Forslag til Lov om Forandring i Lov om Jagten af 8de Maj 1894 i en Skikkelse, der afviger fra den af Landstinget ved eneste Behandling den 21de f. M. vedtagne, med Tilføjende, at der ikke fra Folketingets Side er fremkommet Forslag om Nedsættelse af Fællesudvalg. — Spørgsmaalet, om Landstinget vil begære Fællesudvalg nedsat, vil komme paa Dagsordenen for næste Møde.

Dernæst har Folketingets Formand ved 2 Skrivelser af Dags Dato oversendt *Forslag til Lov om Forandringer i Lov om Lønninger ved Toldvæsenet af 2den Juli 1880 samt senere sig dertil sluttende Love*, i den Form, hvori det er vedtaget af Folketinget, — samt tilbagesendt Forslag til Lov om forskellige Forhold vedrørende Folkeskolen, der i Folketinget er undergaaet Forandring. Begge Lovforslag forelægges herved, det sidste vil blive overgivet til det her i Tinget om Sagen nedsatte Udvalg, hvis Formand har meddelt mig, at dets Erklæring kan ventes afgiven i Morgen, hvorfor Sagen vil blive opført paa Dagsordenen for Mødet paa Tirsdag.

Endelig bemærker jeg, at der ved en Deputation er overgivet mig et Andragende til Regering og Rigsdag fra forskellige For-