

havns Kommune efter min Mening godt gøre, og der er en bestemt Grund dertil. Det er, fordi den saa kan komme til No, kan komme til at se, hvilke Arealer, den fremtidig frit kan disponere over, og kan blive fri for det onus, som hviler paa den ved den moraliske Forpligtelse, den har til ikke at disponere over visse Arealer som Staten eventuelt kan faa Brug for til sine Jærnbaneudvidelser. Som bekendt er det Magesliste, der er Tale om. Jeg hævder aldeles bestemt, at det, man her bevilger, vil være tilstrækkeligt i en meget lang Fremtid, i en uberegnelig lang Fremtid, og det giver en Ramme, som gør det muligt i Fremtiden at komme til en fornuftig Ordning. Man godkender i Modsigning til Hr. Sunns Plan — og det er den, det ærede Medlem for Listede Amts 3dje Valgtreds paa en Maade accepterer — netop det, at man for en overskuelig Fremtid har gjort nok, saa at man ikke lader det Princip gælde, at enhver Tid sørger for sig selv. Det er Hovedargumentet. Naturligvis skal man ikke opføre mere, end Nutiden og den nærmeste Fremtid kræver, men man maa disponere saaledes, at Fremtiden ikke præjudiceres, saa at det bliver muligt ogsaa i en fjernere Fremtid at faa forstandige Anlæg ved Kjøbenhavn. Det er det, man her gør, og det er Hovedpunktet for mig i hele Sagen. Det var det, jeg lagde Vægten paa i Fjor, og det var med den samme Motivering, jeg tiltraadte den modificerede Plan. Der forudsætter alle Muligheder og vil ogsaa være efter min Mening tilstrækkelig for en længere Tid. — Hvorledes Togbevægelsen vil blive, skal jeg ikke videre fordybe mig i. Det ærede Medlem for Listede Amts 3dje Valgtreds har ikke videre Tro paa den fremtidige Udvikling, men jeg skal dog ganske i Forbigaaende og til Efterretning nævne, at i 1887—88 var det Togtal, der indkom til og udgik fra Kjøbenhavn, 35,525, og i 1892—93, altsaa 5 Aar efter, var Togtallet 50,395. Der er næppe nogen, der vilde have troet paa en saadan Udvikling. Naar man nu tillige erindrer, at vi kommer ind i en Dampfærgesforbindelse i større Forstand, og at Frihavnen kommer til, er der ingen, der kan spaa, hvor stor Udviklingen yderligere vil blive. Men med nogen Vænding af den nuværende Personbanegaard, der let vil kunne gøres ved Bevilling paa Finansloven, og med en ny Godsbanegaard vil Anlægene sikkert kunne gøre Tyldest. Den store Godsbanegaard er det noksom bekendt, at kun delvis vil blive taget i Beslag, idet en stor Del af den vil kunne udlejes og an-

vendes til andet Brug. At komme ind paa en særlig Analyse af vedkommende Forhold tror jeg ikke har nogen stor Interesse. Jeg skal kun sige til det ærede Medlem for Listede Amts 3dje Valgtreds (N. Andersen) der mente, at Vedømmelsen af Ingeniør Sunns Projekt var vel flot, at jeg tror nok, Vedømmelsen er rigtig og forvarlig, men den er meget begrænset; thi der kunde nemlig have været inddraget mange flere Ting og fremsat mange flere Anter end dem, man har gjort gældende. Blandt andet skal jeg nævne, at man slet ikke er kommen ind paa Anlægsudgifterne i England og hos os. Jeg har før nævnt Tallet, og jeg skal blot her nævne, at en Banemil i England koster gennemsnitlig 3,300,000 Kr. og i Danmark ved Statsbanerne gennemsnitlig 575,000 Kr. Man vil allerede her se en Grundforskel ved Anlægene. Hvis man et Øjeblik vilde beskæftige sig med Fristen i England, vilde man komme til Resultater, som man fornuddenlig ikke tænker sig. Overalt betales der 50 til 100 pCt. mere af dem, der benytte Jærnbannerne i England end her i Landet, og se vi endelig hen til Ulykkes tilfældene i England — det er jo privat Drift, der er Tale om — ville ærede Medlemmer vist vide, at derovre ere Ulykkes tilfældene temmelig afstrækkende baade i Antal og Karakter, medens de hos ere meget saa. Jeg erkender naturligvis, at man kan lære meget af store Lande, ogsaa af England, men i England har man privat Drift, og her have vi Statsdrift. Skulde vi lære noget, maatte vi hellere sammenligne os med vore Nabolande, Sverige, Norge og Tyskland, særlig fordi jeg tror, at Forholdene der ere langt mere egale med vore. Ønsker man at sammenligne ikke blot den enkelte Banegaard, der er omfaldt i Indstillingen, men en større Del, skal jeg ved Lejlighed være villig til at anstille en saadan Sammenligning, men den vil sikkert kun styrke mit Standpunkt og derimod svække det, Ingeniør Sunn har indtaget. Forøvrigt er det Tema ikke fremdraget saaledes her, at det kan friste mig til at komme ind paa Enkelthederne derved. — Jeg tror ikke, det ærede Medlem for Holbæk Amts 1ste Valgtreds (Togtmann) har Ret, naar han siger: Er det virkelig en Landrepræsentation, der skal vedtage det Forslag, man her byder os? Jeg tror snarere, den ærede Ordfører har Ret, naar han siger, at i og for sig er det naturligt, naar man beskæftiger sig med Jærnbaneanlæg at tænke paa Landet og dets Forbindelser; thi Landet søger jo Forbindelse rundt omkring ogsaa med Hovedstaden. Jeg tror nok at turde hævde, at den Maade,