

anlægges i den Tid, som er forløben. Hvad der skete i 1873, var nærmest det, at vi søgte at tvinge det sjællandske Jernbaneselskab bort fra den Forbindelse med Hovedbanen ved Hillerød eller Lillerød, som det foretrak, for at skaffe Frederiksfunds-Eggen en god Forbindelse med Hovedstaden, og naar det kunde ske, fandt vi ikke, at denne Forlængelse af 4 Mar var et for stort Offer at gjøre. Siden Loven blev vedtagen, har det sjællandske Jernbaneselskab, som det allerede blev oplyst for Udvalget ifjor, fortsat sine Undersøgelser i Marcken med Hensyn til den Linie, der maatte være den rigtigste at vælge for at sætte Frederiksfund i Forbindelse med Hovedstaden, og man er nu kommen til det Resultat, at den Linie, Udvalget i sin Tid nærmest har tænkt paa, nemlig en Linie udgaaende fra Lyngby eller Gjentofte over Farum og Ler-rainet der omkring, i flere Henseender vilde være uheldig, at den vilde være dyre at anlægge, og at den kun vilde komme et forholdsvis lille Op-land tilgode, medens derimod en Jernbane, udgaaende fra Frederiksberg af Hensyn til Befolkningen, til Trafikken og til Driften vilde være langt at foretrække for en Linie med et hvilket som helst andet Udgangspunkt. Derved maa dog tilliges fastholdes, at Banen, naar den udgaar fra Frederiksberg, vil blive den længste og tillige den absolut dyreste. At Driften vil stille sig noget heldigere, er ganske vist muligt, men om dette vil opvæde de forpøgede Beføstninger, som fremkomme ved at vælge dette Udgangspunkt, turde dog være tvivlsomt. Naar den ærede Ordsfører bemærkede, at det var rimeligt at antage, at en saadan lokal Bane til Frederiksfund og Horns Herred maatte kunne betale sig, har Udvalgets Flertal ikke kunnet komme til denne Overbevisning. Det vil i alt Fald blive en dyr Bane at anlægge, og at tro, at en lokal Bane, der vil blive saa dyr som denne, skulde kunne give en blot taalelig Rente i alt Fald i den førstkomende Arrække, tilmed da Expropriationsudgifterne navnlig ville blive store, tror jeg ikke, vi kunne vente. Naar vi se hen til alle andre Jernbaneanlæg, hvorom der er Tale her i Landet, og som have lokal Karakter, tror jeg, det vil være sagnvinst at vente, at en saadan Bane kan give 4 pSt. af Anlægskapitalen, vel at mærke, indbefattet Expropriationsudgifterne; thi Statsbanerne, der dog have gjennemgaaende Trafik, give kun 2 pSt. af en Sum, som vist ikke indbefatter hele Anlægskapitalen. Naar man nu efter de Skuffelser, man tidligere har beredet denne Egn, vil henvise den til selv at skaffe sig en Jernbaneforbindelse og til de samme Begunstigelser, som er givet visse Egne i Sylland og Thyen, tror jeg, det vil være en slet Trøst. Det forekommer mig, og er vistnok ogsaa Flertallet klart, at en selvstændig Jernbane fra Frederiksfund til Rjøbenhavn, som skulde have en selvstændig Jernbanegaard her i Rjøbenhavn, og som skulde afholde de meget betydelige Expropriationsomkostninger ved at

føre Banen ind til selve Rjøbenhavn, vil Frederiksfund og Horns Herred komme til at vente meget længe paa, maatte meget længere end til det Tidspunkt, der er Tale om at forlænge Uindbløseligheden til, nemlig til Aaret 1900. Forøvrigt forekommer det mig ikke at være rigtig her at undersøge det Spørgsmaal, hvorvidt den Beslutning, vi tog i 1873, hvorved vi gave disse Egne en Indrømmelse, var rigtig eller ikke. Hovedspørgsmaalet maa her være: Kan det, naar man ikke een Gang men for trede Gang har givet denne Egn et bestemt Tilfagn om at faae en Bane, og naar der ikke er fremkommet noget Nyt, forsvares at tage et saadant Tilbud tilbage? Den Udvidelse, hvorom der her er Tale, nemlig at gjøre Frederiksberg til Tilknyningspunkt i Stedet for et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane, er meget væsentlig. Loven af 1873 vil rimeligvis vedblive at bestaa; hvis vi ikke udvide den til Frederiksberg, vil der være Mulighed og Sandsynlighed for, at det sjællandske Jernbaneselskab dog vil gaa ind paa at anlægge en Sidebane fra et Punkt paa Nordbanen for Exempel fra Nørrebro, fra Bygten, eller et saadant Sted, og hele Forfjellen vil da være, at man i Stedet for at faae det naturligste Tilknyningspunkt for denne Bane, nemlig Frederiksberg Station, vil faae et Tilknyningspunkt paa Nordbanen, som fra alle Sider erkjendes for at være mindre heldigt. Jeg kan ikke give den ærede Ordsfører Ret i, at der i saa Henseende er nogen væsentlig Forfjæl. Disse to Stationer ligge meget kort fra hinanden, og Banen bliver væsentlig den samme, kun at Udgangspunktet fra Nordbanen ikke er saa godt som fra Frederiksberg. Det ærede Mindretals Raisonnement, at man, da Frederiksberg fra alle Sider erkjendes for at være det bedste Tilknyningspunkt, ikke skal vælge det, forekommer mig at være noget besynderligt. Der kan vist heller ikke være nogen Tvivl om, at Loven, saafremt man i 1873 havde været opmærksom paa, at Frederiksberg afgav det heldigste Udgangspunkt, og hvis den Linie, som nu senere er bleven undersøgt, havde været det dengang, ogsaa vilde være kommet til at omfatte Frederiksberg. Hvad man end imidlertid vil mene herom, er der en Ting, som forekommer mig i alt Fald at maatte være mindre tvivlsomt for ærede Medlemmer, og det er, at det vil være uheldigt at sætte Banen til Frederiksfund i Forbindelse med det Forslag, der tillige foreligger om at benytte den gamle Jernbanedæmning fra Vigerslev som Udgang for Godstrafikken til Rjøbenhavns Havn. Det erkjendes fra alle Sider, og ikke mindst af det ærede Mindretal og den ærede Ordsfører, at denne Bane for Godstrafikken fra Vigerslev til Rjøbenhavns Havn ad den gamle Jernbanedæmning giver en overmaade heldig Løsning af de Vanskeligheder, hvorunder Jernbaneselskabet og i det Hele det godsforsendende Publikum have lidt i den senere Tid, idet der derved vil tilveiebringes