

anlægges i den Tid, som er forløben. Hvad der fete i 1873, var nærmest det, at vi søgte at tvinge det sjællandske Jernbaneselskab bort fra den Forbindelse med Hovedbanen ved Hilleød eller Lillerød, som det foretrak, for at skaffe Frederiksfunds-Egne en god Forbindelse med Hovedstaden, og naar det kunde ske, fandt vi ikke, at denne Forlængelse af 4 Mj. 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 Øjentofte over Farum og Terrainet der omkring, i flere Henseender vilde være uheldigt, at den vilde være dyrere 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 udgaa fra Frederiksberg, vil blive den længste og tillige den absolut dyrreste. At Driften vil stille sig noget heldigere, er ganske vist muligt, men om dette vil opveie de forøgede Beføstninger, som fremkomme ved at vælge dette Udgangspunkt, turde dog være tvivlsomt. Naar den ærede Ordfører 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 forstkommende Aarrække, tilmed da Expropriationsudgifterne navnlig vilde 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 saaguinst at vente, at en saadan Bane kan give 4 pCt. af Anlægskapitalen, vel at mærke, indbefattet Expropriationsudgifterne; thi Statsbanerne, der dog have gjennemgaaende Trafik, give kun 2 pCt. af en Sum, som vist ikke indbefatter hele Anlægskapitalen. Naar man nu efter de Skuffelser, man tidligere har berebet 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 Jyen, tror jeg, det vil være en ret Trost. Det forekommer mig, og er vistnok ogsaa Mørtallet klart, at en selvstændig Jernbane fra Frederiksfund til Kjøbenhavn, som skulde have en selvstændig Jernbanegaard her i Kjøbenhavn, og som skulde afholde de meget betydelige Expropriationsomkostninger ved at

føre Banen ind til selve Kjøbenhavn, vil Frederiksfund og Horns Herred komme til at vente meget længe paa, maasse meget længere end til det Tidspunkt, der er Tale om at forlange 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 gavede disse Egne en Indrømmelse, var rigtig eller ikke. Hovedspørgsmaalet maa her være: Kan det, naar man ikke een Gang men for tredie 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 Tilfnytningspunkt i Stedet for et Punkt paa den nordsjællandske Jernbane, er meget uvæsentlig. 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 Lygten, eller et saadant Sted, og hele Forskellen vil da være, at man i Stedet for at faae det naturligeste Tilfnytningspunkt for denne Bane, nemlig Frederiksberg Station, vil faae et Tilfnytningspunkt paa Nordbanen, som fra alle Sider erkjendes for at være mindre heldigt. Jeg kan ikke give den ærede Ordfører Ret i, at der i saa Henseende er nogen væsentlig Forskjel. 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 Tilfnytningspunkt, 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 tvivlsom 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 Afgang for Godstrafikken til Kjøbenhavns Havn. Det erkjendes fra alle Sider, og ikke mindst af det ærede Mindretal og den ærede Ordfører, at denne Bane for Godstrafikken fra Vigerslev til Kjøbenhavns Havn, ad den gamle Jernbanedæmning giver en overmaade heldig Løsning af de Banskkeligheder, hvorunder Jernbaneselskabet og i det Hele det godsforsendende Publikum have lidt i den senere Tid, idet der derved vil tilveiebringes