

Kommission, som har bestjæftiget sig med Sagen — det ærede Medlem var selv Medlem af denne Kommission, men stillede sig ganske vist som Mindretal. Dens Arbejder bleve forelagte til Behandling for den nu afdøde Generaldirektør, men have derefter maattet gaa over i en Andens Haand. Det er derfor ganske naturligt, at Resultaterne af dette Arbejde endnu ikke foreligge for mig; de ville nok komme. Jeg skal dog sige, at hvis man ikke vil gennemføre denne Plan i sin Helhed, er det, man nærmest kunde skære bort, netop det østlige Anlæg, Østbanegaarden. Og jeg vil saa meget mere fraraade, at et Udvalg nu fordyber sig i Spørgsmaalet om Anlægget af denne Banegaard — der ikke præjudiceres ved Anlægget af den Banestrækning, som er foreslaaet paa Frihavnsforlaget, hvor det netop forudsættes, at det senere kan ske — som jeg rigtigt mener, at man saa med det Samme maatte være sikker paa, hvor man vilde trække sin korte Linie mellem den nuværende eller fremtidige Hovedbanegaard og Østbanegaarden. Man vil, forudsat at det foreleden foreliggende Baneanlæg ved Frihavnen kommer i Stand og udvides, som det ærede 8de Medlem for 2den Kreds ønskede, have en ydre Forbindelse, der vil omtrent være 1 Milis Wei lang uden om, men den vil paa ingen Maade kunne fyldestgjøre de Krav, som kunne stilles der. Man vil jo let se, at hvis man nu uden nærmere Overveielse og Undersøgelse gaar til Anlægget af en Østbanegaard for Persontrafikken, skal der med det Samme etableres en Dobbelt drift paa Klampenborgbanen og Rystbanen. Det følger af sig selv, at man saa ikke vil være fornøiet med at kunne komme med fra Østbanegaarden; ogsaa fra den nuværende Klampenborgstation vil man forlange at kunne komme baade ind og ud. Man maa altsaa alternere sin Drift mellem de to Banegaarde. Det er imidlertid en meget alvorlig og vanskelig Opgave, og Forholdet stiller sig naturligvis helt anderledes, naar man har den kortere Forbindelse mellem Østbanegaarden og den nuværende Hovedbanegaard eller den nye Vestbanegaard, som der er peget paa i Boulevardbaneprojektet. Saa kan man gaa fra den vestlige Banegaard om ad Østbanegaarden og videre eller omvendt; men saalænge man ikke er kommen paa det Rene med, om og hvorledes man vil lægge den korte Linie mellem de to eventuelle Banegaarde, tør jeg ikke tilraade Østbanegaarden allerede af Driftshensyn. Det vil være meget vanskeligt at gjøre Fyldest i den Retning. At tænke paa at indrette sig saaledes, at man forlanger, at Alle fra Kjøbenhavn skulle søge

til Østbanegaarden, naar de ville ad Klampenborg eller Helsingør til, tror jeg rigtig nok vilde være, om jeg saa maa sige, en meget vild Ide. Naar man kjender Beliggenheden af de forskjellige Steder her i Kjøbenhavn, f. Ex. de store forskellige og nordlige Kvarterer, vil jeg betragte det som en uløselig Opgave at ville tænke paa at faae Beboerne af disse til at gaa til en Østbanegaard ved Glaciet, hver Gang de skulle kjøre nord efter. Altsaa, jeg nævner det strax, at jeg meget fraraader, at man for Diebliftet fordyber sig i dette Forhold. Jeg tror ikke, det kan løses, og jeg tror, det vil kunne komme til at lægge Sagen ganske alvorlige Hindringer iveien. Jeg tror, at det, man bør gjøre nu, er at undersøge Spørgsmaalet om Rystbanen, baade som gennemgaaende Bane og — det indrømmer jeg — tillige som Lokalbane og mulig som Rystbane; det kan man gjerne sige. For Resten maa det tages i indstrænket Forstand, naar man taler om en Rystbane; thi det følger af sig selv, at der allerede er mange faste Beboere ud ad Rysten, og vil blive langt flere, naar man anlægger en saadan Bane. Det er under Hensyn til denne Del af Banen mellem Klampenborg og Kungsted, at jeg ser Rimeligheden i at sige, hvad der er udtalt i Motiverne, at det er en Bane, som kan bære og forrente sig. Og dertil slutter sig ganske nøie det i § 5 etablerede Princip, som her er fuldt berettiget. Kan en Bane forrente sig og tillige amortisere, kan det vel være passende at belægge den med Obligationer, som det her er foreslaaet. Jeg skal ikke forsøge paa at opstille en Beregning med Hensyn til Rentabiliteten af dette Baneanlæg, men jeg siger, at naar man kjender Forholdene paa Klampenborgbanen og veed, hvorledes den hæver sig i Forhold til andre Banestrækninger og ogsaa absolut taget, kan man ikke nære nogen Tvivl om, at den her foreslaaede Bane absolut vil kunne forrente sig, og forrente sig godt. Man kan sige, at det er ikke det Gæste, der skal tages Hensyn til ved et Baneanlæg, og det veed man ogsaa godt, at det er ikke det Gæste, vi have taget Hensyn til, men at det paa den anden Side fulde være utiladeligt at tage dette Hensyn ved Siden af at gjøre Anlægget saaledes, at Folk kunne færdes ret billig derpaa, kan jeg dog ikke indrømme. Det er altsaa ikke i den gennemgaaende Trafik, men det er i, hvad jeg paastod er Hovedtrafikken, Kørslen mellem Kungsted og Kjøbenhavn, at jeg ser Rentabilitetens Mulighed. Men at gaa saa vidt, at man derfor vil stoppe ved Kungsted og ikke tage det Stykke med, hvorved Banen