

ikke alene faa Betydning for Kjøbenhavn med Hensyn til Udførslen af Renovationen, men ogsaa for Indførslen til Kjøbenhavn vil den faa betydelig Værdi, idet Kjøbenhavn for en meget stor Del faar sin Forsyning af Havesager fra Amager. Men Betingelsen for, at Banen skal kunne faa denne Værdi for Indførslen til Kjøbenhavn, er, at Havesagerne i Virkeligheden komme til Kjøbenhavn. Loven af 1894 led af den Mangel, at Banen endte paa den anden Side Langebro, og det medførte altsaa, at Smaafolk paa Amager først skulde spænde for for at køre deres Havesager til Stationen paa Amager, og naar de saa kom her til Langebro, skulde de igen spænde for og køre Havesagerne fra Langebro til Grønttorvet. Men da hele Amager ikke er saa stort, vil det sige, at næsten alle Smaakørere paa Amager vilde foretrække at køre deres Havesager lige til Kjøbenhavn uden at benytte Banen, og det er rimeligvis dette Forhold, som har bevirket, at Koncessionen ikke er bleven benyttet. Det foreliggende Lovforslag søger at afhjælpe denne Mangel, idet man fører Banen ind til Grønttorvet, saa at Folk kunne paalænde deres Havesager paa Stationen, og saa føres de direkte til Afsætningsstedet, uden at man har forøgede Vognudgifter i selve Byen. Ogsaa for Amager vil Lovforslaget have væsentlig Betydning. Amager er som bekendt en Kvadratmil stor og har 30,000 Indbyggere, deraf de 20,000 i Sundbyerne, 2,000 i Kastrup, 2,000 i Dragør, og de andre spredte omkring i de forskellige Byer. For disse Beboere vil Banen have en ganske overordentlig Betydning. For det første for Godstrafikken. Amager er til Dels et Fabrikland. Der findes meget betydelige Fabrikker derude, Glasværker, Syre- og Gødningsfabrikker, Mørtelfabrikker, Kalkværker, Ølbryggerier, Margarinefabrikker, Dampvæverier o. s. v., de findes i Sundbyerne, i Kastrup, i Dragør. For disse Fabrikkers Vedkommende vil Banen faa meget stor Betydning, dels for Tilførslen af Raamateriale, dels for Bortførslen af Produkterne. En særlig Betydning vil den faa for Sundbyøster. Sundbyøster har faaet baade Vand- og Gasværk, og det er klart, at Kullene til Gas- og Vandværket ville blive Kommunalbestyrelsen billigere, naar der er direkte Forbindelse med det almindelige Statsbanenet, end de kunne blive, nu da man er henvist til en temmelig dyr Vogntrafik, og Sundbyøster er jo ikke en af de rige Kommuner i Landet, snarere en af de mest bebyrdede Kommuner, og man maa derfor med Glæde hilse ethvert

Fremskridt i Befordringsmidlerne, som komme denne By og i det hele taget Amager til gode. Dertil kommer, at ikke alene Sundbyøster, men Kastrup, Dragør og hele Amager faa en væsentlig Del af deres Livsformødenheder fra Hovedstaden, saa at Godstrafikken kan ventes at blive betydelig i begge Retninger, baade til og fra Byen. Endelig er der det at fremhæve, at der paa hele Amager foruden Havesager i Almindelighed, som sendes til Kjøbenhavn, dyrkes ikke saa lidt Hvidkaal, der vides sendes til Tyskland og Norge, og det vil derfor være af stor Betydning at faa en Bane af en saadan Sporvidde, at den kan træde i Forbindelse med Statsbanenettet. Det vil i Virkeligheden være en stor Lettelse for Havedyrkerne og Markdyrkerne derude. De faa deres Renovation billigere og bedre, og de faa bedre Afsætningsforhold for deres Havesager og for alt, hvad de overhovedet dyrke.

Ogsaa med Hensyn til Persontrafikken vil Banen faa Værdi for Amager. Det er naturligvis umuligt at give nogen paalidelig Oplysning om Persontrafikken for et Distrikt, der ligger saa klos op ad Hovedstaden som Amager, særlig da for Sundbyernes Vedkommende. For de fjernere Byer kan det dog anføres, at de staa i Forbindelse med Hovedstaden gennem Omnibuskørsel. Mellem Kastrup og Kjøbenhavn gaar der Vogn hver Time — om Vinteren 6 Gange om Dagen — og mellem Dragør og Kjøbenhavn gaar der daglig Vogn 3 Gange frem og 3 Gange tilbage og om Vinteren 6 Gange daglig. Der befordres med disse Omnibusser, som ikke paa nogen Maade staa paa Højde med, hvad Nutiden kan forlange af Befordringsmidler, allerede nu 2—300 Personer daglig, men den Trafik vil naturligvis stige ganske betydelig, naar Banen kommer i Stand. Derfor have Forslagsstillerne ment, at der ikke behøvedes Statstilskud til denne Bane, men at det maatte være muligt at finde Folk, der maatte ønske en Bevilling paa dette Baneanlæg, uden at der gives dem Statstilskud, da som sagt baade Persontrafikken og Godstrafikken kan forudsættes at blive meget betydelig.

Med Hensyn til Enkelthederne i Lovforslaget da holder det sig saa nær som muligt til den eksisterende Lov af 1894. Dog er der det at bemærke, at denne Lov fastsatte meget nøjagtig, hvorledes Banen skulde føres. Her have vi fastsat Hovedlinien. Vi gaa ud fra, at der bliver en Station i Sundbyøsters østre Del, en Station med tilstrækkelige Vigespør, endvidere en