

4-sporede Boulevardlinie, og selvfølgelig ogsaa omvendt, saaledes at Godset, der kommer Nord fra og fra Frihavnen og skal til Centralgodsstationen, saa vidt muligt føres ad denne Linie; jeg gaar nemlig ud fra, at den kan besørge meget mere end Persontrafikken, og det er selvfølgelig en meget hurtigere og kortere Godslinie, end den omkring Hellerup, Frederiksberg og Nørrebro. Det stemmer ogsaa med, hvad jeg før bemærkede om, at der ikke vil være noget i Vejen for at undgaa Bevogtning paa Godslinien Frederiksberg—Nørrebro, ad hvilken der vil komme til at gaa meget faa Tog.

Jeg skal kort omtale et andet Spørgsmaal vedrørende denne Sag, nemlig Værkstedernes Flytning. Jeg vil da først sige, at Værkstedernes Flytning staaer egentlig slet ikke i nogen direkte Forbindelse med denne Sags Løsning; man kan, om man finder det heldigt, flytte dem, men man kan ogsaa lade dem staa, uden at man derved kommer i Kollision med dette Forslag. Lader man dem staa, vil det selvfølgelig være nødvendigt at forbinde dem med Frederiksberg Station ved et enkelt Spor; men jeg for mit Vedkommende tror, at dersom man vil gaa til en endelig Løsning, vil det være rigtigst at gøre Skridtet fuldt ud ved at flytte Værkstederne, og jeg skal sige hvorfor. Grunden er den, at det Areal, hvorpaa Værkstederne nu ligge, er et meget stort og værdifuldt Areal, men da det ligger inde paa den nuværende Hovedbanegaards Areal, er der al mulig Sandsynlighed for, at det store Areal, der kunde frigøres ved at nedlægge Personbanegaarden, ikke kunde afhændes til den Pris, det virkelig var værd, saa længe Værkstederne ligge, hvor de ligge, fordi det er givet, at de altid ville være i Vejen for en fornuftig Benyttelse af disse Grunde. Som Følge deraf anser jeg det for rigtigst straks at flytte Værkstederne, dersom man vil gaa til en endelig Løsning af Sagen. Dernæst tror jeg ogsaa, at man kan flytte dem uden nogen synderlig Udgift for Statskassen. Det er nemlig meget kostbare Grunde, de ligge paa, og det er derfor sandsynligt, at disse Grunde i alt væsentligt eller omtrent kunne koste lige saa meget som de ny Værksteders Opførelse. Jeg gaar ud fra, at de ny Værksteder kunne komme til at ligge paa Godsbanegaardsterrainet nede ved Kalvebodstrand, og jeg anser det for selvfølgeligt, at Ministeren maa sikre os fri Grund til disse Værksteder.

Angaaende den her foreslaaede Plan skal jeg endnu gøre nogle Bemærkninger. Det Forslag, der nu foreligger her, tiltaler mig i langt højere Grad end Forslaget fra i Fjor, thi Forslaget her er, som jeg tidligere har sagt, noget helt og ensartet, et afsluttet Hele; naar det er gennemført, kan man sige, at man virkelig er færdig. Endvidere har det den Fordel, at det er langt simplere og betydelig billigere, men desuagtet i driftsteknisk Henseende byder de selvsamme Fordele som Forslaget fra i Fjor. Dernæst har nærværende Forslag ogsaa den betydelige Fordel, at det indeholder Fremtidsmuligheder, hvis den Dag skulde komme, at København blev saa stor, at den blev en Millionby, saa at Persontrafikken her ved København blev saa enorm, at den ikke længere kunde besørges paa den 4-sporede Banelinie gennem København. I saa Tilfælde vilde det være let og hurtigt og billigt at etablere en ny personførende Linie. Man vilde saa ganske simpelt gaa den Vej, at man lod Godslinien Hellerup—Nørrebro—Frederiksberg—Valby straks blive disponibel for Persontrafikken. Gør man det, vil det selvfølgelig blive nødvendigt, at denne Linie bliver løftet op over Niveau, og ligeledes at der anlægges en ydre Godslinie, der tænkes ført fra Vigerslev over Vandløse til Nørrebros Station. Denne Fremtidsmulighed tager Forslaget ogsaa Sigte paa, thi med det for Øje har Ministeren her i Forslaget ønsket, at vi straks eksproprierede eller sikrede os de Grunde, der ere nødvendige til den saakaldte ydre Godslinie. Nu tror jeg ganske sikkert, at den Mulighed, at der skulde blive Trang til en ny personførende Linie her ved København, er meget fjern. Der vil sikkert gaa 30, 40, maaske 50 Aar, ja endogsaa længere Tid, inden det bliver nødvendigt, og maaske bliver det aldrig nødvendigt, thi det er jo næsten en ubegrænset Persontrafik, der kan føres frem paa en saadant 4-sporet Linie, men for alle Eventualiteters Skyld er det lige godt en Fordel, naar vort Banevæsen er saaledes indrettet, at Muligheden for en Fremtidsudvikling er til Stede. Men, som sagt, Ekspropriation af Grundene til den ydre Godslinie er ikke nødvendig; man kan foretage den, dersom man synes, det er fornuftigt og rigtigst, men man kan ogsaa lade det være.

Jeg skal nu vende mig til den finansielle Side af det Forslag, der foreligger her. Jeg vil da først tillade mig at drage