

kert Tilstrømningen til Stationerne dele sig saaledes, at der ingen Fare bliver forbundet med, at denne Station ligger under Jorden. Saa vil den gøre god Virkning, medens den nu ganske sikkert vil kunne medføre nogen Fare.

Efter det foreliggende Forslag vil Københavns Kommune tilsyneladende, da Ringbanen ikke bliver anlagt, spare den Million, som den skulde yde til denne Bane. De Ofre, Københavns Kommune skulde bringe efter Lovforslaget i Fjor, vare kalkulerede til noget over 5, nærmere 6 Millioner, og som jeg allerede har bemærket, maa Københavns Kommune jo finde sig i at bringe Ofre. Den Sum, som der var Tale om, blev i Fjor betegnet som alt, hvad man med Rette kunde forlange af Københavns Kommune. I øvrigt skal jeg ikke komme nærmere ind paa dette Spørgsmaal, da det jo skal være en Forhandlingsbasis mellem Københavns Kommune og Regeringen, og jeg maa haabe, at der ved disse Forhandlinger maa kunne naas et Resultat, som er tilfredsstillende for Staten, men heller ikke i alt for høj Grad pincer Københavns Kommune. Nu skulde man altsaa synes, at det her foreslaaede Baneanlæg, som ikke vil blive saa heldigt for de københavnske Forhold og ganske sikkert heller ikke for Forholdene i al Almindelighed som det Forslag, der forelaa i Fjor, i alt Fald vilde blive billigere for Københavns Kommune, idet den skulde spare denne Million til Ringbanen. Efter det ærede Medlems Udtalelser i Gaar synes det imidlertid, som om man ad andre Veje vil se at paalægge Københavns Kommune yderligere Ofre, og det forekommer mig, at man gaar noget for vidt og forlanger større Ofre af Københavns Kommune, end man er berettiget til. Medens Københavns Kommune nemlig nok vilde spare denne Million, hvis man ellers blev staaende ved de samme Forhold, som man tilbød i Fjor, ville Københavns Borgere faa betydelig større Udgifter ved den Ordning, man her træffer. Det siges i Motiverne til Lovforslaget og blev ogsaa fremhævet af det ærede Medlem i Gaar, ligesom det blev fremhævet i Betænkningen i Fjor, at man i København maa regne med den Udvikling, Sporvejsnettet har faaet, regne med, at Folk kunne benytte Sporvogn til at komme til Stationerne, selv om de ligge mere afsides. Men man maa huske paa, at det koster Penge at køre med Sporvogn, og at naar Københavns Befolkning

bliver henvist til at benytte Sporvogn for at komme til Stationerne, saa betyder det simpelt hen en Takstforhøjelse for os at køre med Jernbane, det er ligefrem en Skat, man paalægger dem. Det forekommer mig derfor, at man ikke skal regne med det, men lægge Stationerne saaledes, at Publikum saa let som muligt kan komme til dem, og overlade til Folk selv, om de ville køre dertil eller ikke. At der naturligvis altid vil være Brug for Befordringsmidler til Stationerne er ganske klart, men at man ligefrem i den Anledning vil spare en Række Stationer, forekommer mig at være at gaa temmelig vidt. Man maa jo ogsaa spørge, om Sporvejene ville være tilstrækkelige til at befordre Publikum. Navnlig om Søndagen ere jo alle Sporvogne overlæssede, og skulle nu tillige alle de Folk, som have langt til Jernbanestation, køre med Sporvognen, kunde det dog være, at saa Sporvejene ikke vare i Stand til at befordre Publikum, hvad der kunde blive en stor Gene.

Der er en anden Side af Sagen, som jeg vil tillade mig at fremdrage, og som det forekommer mig at være i Statsbanernes Interesse at have Opmærksomheden henvendt paa. Naar man saaledes ligefrem henviser Folk til Sporvejene, maa man betænke den Konkurrence, der finder Sted mellem Sporvejene og Statsbanerne. Man maa regne med, at naar Folk en Gang ere komne paa en Sporvogn, kan det være, at de blive siddende der og køre derhen, hvor de skulle. Man maa regne med, at vi i Øjeblikket have en Sporvejslinie ud ad Strandvejen, hvilken Linie snart skal forlænges til Klampenborg, og at vi maaske i Løbet af faa Aar ville faa en Sporvej ud ad Lyngbyvej og ad Bernstorffvejen til Charlottenlund og videre derfra ad andre Veje til Klampenborg, saa at der paa hver Side af Banen fra København til Klampenborg kommer en elektrisk Sporvej. Hvis det sker, hvad der er sandsynligt, har Banen jo Konkurrenter paa begge Sider, og om det saa vil være til nogen Fordel for Statsbanerne at have sparet de paagældende Stationer og udeladt Ringlinien, turde være et stort Spørgsmaal. Det turde være, at det, der betalte sig bedst for Statsbanerne, var at lægge Forholdene saaledes til Rette, at Folk helst benyttede Banen og i mindre Grad Sporvejene, og at de ikke ligefrem bleve tvungne til at benytte disse, saa at Sporvejselskabet der igennem fik Impulser til