

kan blive ved at gaa som nu; vi paatage os et Ansvar, som jeg ikke gerne vil være med til at bære. Vi kunne risikere Ulykker i saadant Omfang, at det vil være ganske utilstedeligt, at man ikke tidligere har haft Øjet aabent derfor. Jeg kunde derfor være tilbøjelig til at gaa med til baade at anbefale og stemme for Forslaget paa den Betingelse, at vi saa vidt muligt sikre os mod andre Tilføjelser end dem, jeg har nævnt, nemlig Anlægget af de to ny Spor mellem Hellerup og Klampenborg, samt paa den Betingelse, at Forholdet skal være ordnet mellem Staten og Københavns Kommune angaaende det nuværende Banegaardsareal.

Rasmus Hansen: Adskillige ærede Talere have nu udtalt sig om denne Sag. Det glæder mig at kunne udtale, at den sidste ærede Taler, der jo, som vi vide, tidligere har været imod at løse Spørgsmaalet paa det her foreliggende Grundlag, nu er klar over, at det dog vil være den rette Vej. Jeg er enig med det ærede Medlem i, at Betingelsen maa være, at Staten bliver fri for de store Arealer, der blive frigjorte, og der er da intet rimeligere end, at de overtages af Kommunen. Det ærede Medlem gik ud fra, at vi maatte være forberedte paa, at Summen ikke vilde være tilstrækkelig, der vilde komme flere Dele til, først og fremmest et nyt Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg; dernæst vilde man muligvis komme til at løfte den paatænkte Godslinie: Nørrebro—Frederiksberg og Vigerslev, fremdeles maatte man komme til at anlægge en ydre Godslinie, og endelig var der Ekspropriationen efter den i Fjor vedtagne Lov. Alt det har jeg ikke overset, jeg berørte det selv i Gaar, og jeg er fuldstændig klar over, at der vil komme mere til. Der vil bl. a. komme det, som jeg nævnte i Gaar, at flytte Observatoriet. Og Ekspropriationen nævnedes jeg i Gaar. Hvor stor den vil blive, vide vi ikke i Øjeblikket, saa vidt mig bekendt, er Ekspropriationen endnu ikke færdig, men efter de Oplysninger, der foreligge, er der al Sandsynlighed for, at den vil kunne foretages for ca. 1½ Mill. Kr. Dertil kommer Ekspropriationen til Dobbeltsporet ved Hellerup, som man mente vilde koste 700,000 Kr.; man vilde altsaa komme lidt op over 2 Mill. Kr. med Hensyn til disse Ekspropriationer. Hvad derimod angaar det andet, som det ærede Medlem for Thisted Amts 2den Valgkreds (N. Andersen) mente, vi ogsaa maatte regne med, nemlig den

ydre Godsbanelinie og Løftningen af den nuværende Linie Frederiksberg—Nørrebro, da tror jeg ikke, vi behøve at regne med det; det ligger saa langt ude i Fremtiden, at man godt kan være vis paa, at der ganske sikkert ikke i vor Tid vil blive Tale om noget saadant. Med en firsporet Linie, som den her foreslaaede, og med Hovedstationer ved Byens vigtigste Hovedpunkter, Vesterport, Nørreport og Østerport, og endvidere Forstadsstationer ved Vesterfælledvej og Valby og Svanemøllen, er der ingen Tvivl om, at den Persontrafik, som kan besørges paa en saadan Linie, næsten vil være ubegrænset. Og vi vide ogsaa, at den Maade, hvorpaa Godstrafikken kan foregaa, vil være meget hensigtsmæssig efter det foreslaaede. Jeg tror derfor, at vi ikke have glemt noget af det, som det ærede Medlem omtalte.

Jeg skal derefter vende mig til det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen), som rettede et Spørgsmaal til mig i Anledning af, at jeg i Gaar havde sagt, at jeg forment, at der med Hensyn til Anlæggets Bekostning kunde foretages maaske ret væsentlige Besparelser, uden at man derfor vilde genere Driften, ja, at det maaske ogsaa vilde være en Behagelighed for Publikum. Det er meget rigtigt, at jeg udtalte noget saadant, og jeg skal ganske kort omtale, hvorledes jeg har tænkt mig, at disse Besparelser kunde indvindes. Der er ganske simpelt to Veje at gaa. Forslaget gaar jo ud paa, at naar Linien fra Centralbanegaarden gaar mod Nord, føres den i en Tunnel under Vesterbrogade, og dernæst, at Linien over en Del af det nuværende Banegaardssterain op til Gyldenløvesgade skulde gaa i en aaben Forsenkning. Endvidere gaar Forslaget ud paa, at fra Gyldenløvesgade lige helt ud til Østerbro Station skulde Linien gaa i en Tunnel, altsaa overbygget, hele Vejen; altsaa Passagererne skulde køre nede under Jorden hele den lange Strækning — hvor lang den er, ved jeg ikke bestemt, men jeg antager et Par Tusind Alen. For at undgaa Tunnelen, som, hvad det ærede Medlem for Københavns 10de Valgkreds (Knudsen) meget rigtigt bemærkede, ikke alene er ubehagelig, men for Resten ogsaa rummer Fare, kan man gaa to Veje, som hver for sig har den Fordel at blive billigere, og det er jo klart, at det ogsaa bliver langt behageligere for Publikum at køre med en aaben i Stedet for en underjordisk Bane. Den ene Vej er ganske simpelt den, at lade disse Linier føre gennem Anlægene. Saa snart man er