

stor Del netop skyldes den Omstændighed, at man den Gang gik bort fra det oprindelige Forslag og skar af paa det hist og her. Nu maa man lave det ene og det andet som Følge deraf; men alle disse Lempelser og Lapper paa den mangelfulde Klædning vil dog ikke give noget saa godt og systematisk og fuldstændigt, som det oprindelige Forslag vilde have budt os. Og saa er der en Ting, der kan se ud som en Tanke. Naar man lægger disse forskellige Overskridelser sammen — jeg ser endda bort fra den Sum, som det ærede 5te kongevalgte Medlem (Jørgen Berthelsen) nævnedes vedrørende Værkstederne — og lægger dem til den oprindelige Bevilling, saa naar vi akkurat op til en Sum, der, paa en Ubetjydelighed nær, er 23 $\frac{1}{2}$ Million, altsaa den Sum, der oprindeligt blev foreslaaet fra Statsbanernes Side. Man vil maaske sige, at der alligevel vilde være kommet Overskridelser, selv om man havde taget det oprindelige Forslag. Ja, det kan man jo sige, men det er dog ikke absolut givet. Nogle Overskridelser maatte der vel nok være kommet; men, som det blev oplyst af den daværende Trafikminister, kunde man, hvis man straks var gaaet til at gennemføre den hele Plan, have gjort Regning paa 2 Mill. Kr. fra de to mest interesserede store Kommuner, København og Frederiksberg, til Løsning af Ringbanen, og disse 2 Mill. Kr. kunde nok have baaret en Del af disse Overskridelser, saa jeg synes, skønt det ikke kan bevises, at meget taler for, at den Besparelse, man haabede paa den Gang ved at skære noget bort af Overslaget, er blevet borte under Vejs.

Af de enkelte Poster af Nyanlægene skal jeg ikke kritisere noget særligt. Der er dog en Post, der ser lidt mærkelig ud, skønt den kan være vel begrundet. Om den har den højtærede Trafikminister oplyst noget, nemlig angaaende Anlægene ved Gyldenløvesgade, hvor Ekspropriationskommissionen har ment, man burde forbeholde Plads i Tide. Det er rigtigt, og det er forudseende, at man forbereder sig paa noget saadant, men det ser mærkeligt ud, at denne Station aldrig har været paa-tænkt før i noget af de Forslag, som har været fremme paa Rigsdagen. Naar det nu kommer frem som noget nyt, ligger det nær at tænke paa, at man tidligere allerede af Sparsommelighedshensyn har strøget en anden Station, som er foreslaaet i de forskellige Forslag, nemlig en Station ude ved Svanemøllen. Det andet høje Ting strøg den for at indvinde et Beløb af 200,000 Kr., og heroppe i dette høje Ting

gik Flertallet kun meget nødtigt med dertil; man billigede absolut ikke denne formentlige Besparelse, men man syntes, at det store Arbejde, som det andet Ting havde gjort, Vanskeligheden ved at faa det til at glide og det i og for sig berettigede, at man vilde spare, hvor der kunde spares, var Momenter, der maatte gøre, at man bøjede sig og resignerede. I og for sig var man ikke glad derved. Det var altsaa den Gang 200,000 Kr., det drejede sig om at spare. Her kommer nu som en Nybevilling ganske i Forbigaaende som noget, man ikke tager videre Notis af, 85,000 Kr. til Gyldenløvesgades Station. Nu maa man ganske vist sige, at 200,000 Kr. var en betydelig større Sum; men var det nu givet, at det var nødvendigt, at man skulde lave Stationsanlægget saa stort, for at det skulde være nyttigt? I det samme Forslag af 1903 ser vi, at Stationen ved Fælledvej kun var beregnet til 87,000 Kr. i alt, deraf 34,000 Kr. til Bygningerne, og Stationen ved Vanløse til 48,000 Kr., hvoraf kun 8,000 Kr. til Bygningerne. Men saa ligger det nær at antage, at man for en lille Del af de 200,000 Kr. eller en Brøkdel af de 85,000 Kr., der nu er Tale om at lægge til, kunde opnaa at faa i alt Fald en Holdeplads eller et Trinbræt ved Svanemøllen, som fra mange Sider er betegnet som i høj Grad ønskeligt, og som har været med i Statsbanernes Forslag lige fra Begyndelsen. Det var et Forslag, jeg gerne vilde henstille til Overvejelse. Saa meget mere Grund er der til at sammenligne disse to Poster, som der fra Stationen i Gyldenløvesgade kun bliver 1,000 Alen til hver Nabostation, medens der fra Stationen ved Svanemøllen bliver henholdsvis 3,000 og 5,000 Alen til de to Nabostationer. Den lange Strækning, nemlig 5,000 Alen, er til Stationen i den Retning, hvor den vigtigste Færdsel kommer til at gaa, nemlig til Stationen København Østerbro. Dette siger jeg ikke for at dadle den Forudseenhed, der foreslaar Stationen ved Gyldenløvesgade; jeg er fuldstændig klar over, at det er et saa stærkt bebygget Kvarter, at en umiddelbar Sammenligning ikke er berettiget; men det er dog Tal, som det har sin Interesse at sammenholde.

Der er endnu et lille Udtryk, jeg kunde have Lyst til at gøre en Bemærkning til, skønt den højtærede Trafikminister allerede har afvæbnet det ved at udtale sig omtrent modsat; det er det, der staar i Slutningen, at skønt man ikke behøver nogen Bevilling i dette Finansaar — saa det ikke skulde se ud til at haste —, fore-