

i Virkeligheden igen være kørt fast. Derfor tror jeg absolut, at denne Plan maa opgives.

Den Plan, som den højtærede Minister her har forelagt, er mere tiltalende. Den gaar ud paa, at man straks anlægger den projekterede ydre Godsbanelinie og anlægger den dobbeltsporet og som løftet Bane, dernæst, at man paa denne Linie mellem Finsensvej og Peder Bangsvej anlægger en Godsrangerstation, at man opfører en Personstation ved Nørrebrogade samt anlægger Forbindelsesspor, der i en Kurve føres ind til Frederiksberg Station. Det er Forudsætningen, at denne Linie skal benyttes baade til Gods- og Persontrafik, og man mener, at den kan klare Trafikken i mange Aar. Paa Hverdage vil der kunne sendes et Persontog hver Time — er det Tilfældet, er det selvfølgelig foreløbig fuldt tilstrækkeligt —, og paa Helligdage vil man kunne sende endnu flere, da Godstrafikken saa vil være en Del mindre. Endvidere kan det ved denne Lejlighed naas, at der ogsaa fra Frederiksberg Station kan føres Tog ad Vestbanen, altsaa faas Forbindelse Vest paa.

Med Hensyn til den foreslaede Godsrangerstation mellem Finsensvej og Peder Bangsvej er det min Opfattelse, at det er et ganske nødvendigt Anlæg, hvis denne Plan skal realiseres. Godstrafikken er nemlig vokset saa stærkt, at Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand og Frederiksberg Godsstation i Virkeligheden er overbelastede. I alt Fald har de for et Par Aar siden haft nøjagtig saa meget, som de kunde magte. Jeg ved ikke, om Godstrafikken nu er taget noget af, det er muligt, men jeg ved, at i 1914—15—16 var de nævnte Stationer for saa vidt overbelastede, som de havde alt det, de overhovedet kunde magte. Men naar der nu anlægges en Godsrangerstation paa den Plads, der her er foreslaet, vil dette jo lette Forholdene ganske betydeligt. Det er nemlig en Forudsætning, at der ved denne Godsstation hverken skal afsendes eller modtages Gods, den skal kun benyttes til Rangering, og det vil lette Forholdene ganske betydeligt ved Hovedgodsbanestationen og ligeledes ved Frederiksberg Station.

Hvis den foreslaede Ordning gennemføres, vil det Forbindelsesspor, der fra Frederiksberg Station gaar over Landbohøjskolens Marker til Nørrebro, kunne nedlægges, og disse Arealer vil altsaa kunne sælges. Der vil ogsaa blive nogle andre, mindre Sporstrækninger, som bliver

ledige, saa at de vedkommende Arealer kan sælges. Nu er det givet, at en saadan Ordning i allerhøjeste Grad vil berøre og er til stor Fordel for de vedkommende Kommuner, Frederiksberg og København. Jeg anser det derfor for givet, at skal Sagen gennemføres, sker det neppe, medmindre vedkommende Kommuner vil være med til at yde et klækkeligt eller antageligt Bidrag. En Ringbane for Persontrafikken faar jo saa at sige Karakter af en kommunal Bane, den faar i alt Fald Karakteren af en Privatbane, og saa er det ogsaa naturligt, at de vedkommende Kommuner yder et klækkeligt Bidrag til et saadant Anlæg. Der har været nedsat et Udvalg eller en Kommission, bestaaende af Repræsentanter fra Staten og vedkommende Kommuner. Denne Kommission har afgivet Betænkning i Sommer, og Statens Repræsentanter i nævnte Udvalg har foreslaet, at København og Frederiksberg Kommune, foruden at bekoste nogle Viadukter, skulde deltage i Anlægget hver med $\frac{1}{3}$. Nu ved jeg godt, at det ikke var det Forslag, der foreligger her, der var Tale om den Gang, det var den oprindelige Plan fuldt gennemført med Anlæg af en Ringbane og Anlæg af en ydre Godsbanelinie. Men Forholdet ligger altsaa saadan nu, at der ikke er opnaaet endelig Overenskomst mellem Staten og de paagældende Kommuner. Men det staar saaledes for mig, at skal dette Spørgsmaal løses, skal dette Anlæg gennemføres, maa Kommunerne vise en større Offervillighed, end de hidtil har vist. De har ment maaske at kunne yde 1 Mill. Kr. hver, men om de vil give det samme til det her foreliggende Forslag, ved vi ikke noget om. Hvad Bekostningen af det Anlæg, der nu er Tale om, angaar, ved vi ikke, hvor stor den bliver. Den er jo opført til noget over $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr., men Anlægget vil selvfølgelig blive betydeligt dyrere, da Beregningen stammer fra de Enhedspriser, der var gældende før 1914.

Angaaende det andet Forslag, om Anlæg af et 3die og 4de Spor fra Hellerup til Klampenborg samt Udvidelsen af Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg Stationer, ønsker jeg ikke i Øjeblikket at udtale mig. Jeg indrømmer, at jeg ikke er klar over, om et saadant nyt Dobbeltspor samt disse Udvidelser er nødvendige, men da Lovforslaget antagelig vil blive henvist til Behandling i et Udvalg, vil Nødvendigheden sikkert der blive undersøgt og overvejet. Det vil ikke være rigtigt at gennemføre et saadant stort Anlæg