

i en Tid, hvor Materialerne er saa kostbare, medmindre det er paatrængende nødvendigt; men hvorvidt dette er Tilfældet, kan jeg, som sagt, ikke udtale mig om.

Der er en Side af denne Sag, der har en vis Betydning og kan faa en vis Betydning i Fremtiden. Den her foreslaaede Plan indeholder al Mulighed for fremtidig Udvikling. Dersom vi gaar ud fra, at denne Plan i en nærmere eller fjernere Fremtid bliver realiseret, saaledes at den projekterede ydre Godsbane bliver anlagt som dobbeltsporet og løftet Bane og bliver benyttet baade til Person- og Godstrafik, er det sandsynligt, at en saadan Ordning i mange Aar kan tilfredsstille Trafikken. Men Byen udvides stadig mod Nord og Vest, og Trafikken her i Landet har i hvert Fald hidtil udviklet sig i langt højere Grad, end nogen har anet, og hvis derfor det Tidspunkt før eller senere skulde komme, da denne løftede Bane, som benyttes baade til Person- og Godstrafik, ikke længere kan magte Forholdene, kan man omdanne den alene til Besørgelse af Persontrafik og anlægge en Godsbanelinie noget længere ude. Denne Fremtidsmulighed holder Lovforslaget aaben, og den vil være meget let at gennemføre. Dog maa man ikke vente for længe med at sikre sig Grundene til en saadan ny Godsbanelinie.

Med disse Bemærkninger kan jeg, ligesom de to foregaaende Talere, anbefale Lovforslaget til videre Fremme.

Ellinger: Paa mit Partis Vegne skal ogsaa jeg give dette Lovforslag en Anbefaling — jeg vil ikke sige ligesom de ærede foregaaende Talere, men mere i Lighed med den næst foregaaende, det ærede Medlem for Københavns 12te Valgkreds (Wiinblad), thi det forekommer mig, at det ærede Medlem, der sidst anbefalede Sagen (Rasmus Hansen), anbefalede den med noget Forbehold. Efter afholdt Konkurrence over Københavns Banegaardsforhold i Slutningen af forrige Aarhundrede blev der afgivet en Betænkning af den Kommission, der skulde bedømme Planerne, og det var et Særkende for alle de Planer, der blev præmieret den Gang, at de indeholdt en løftet Forbindelse: Valby—Frederiksberg—Nørrebro—Hellerup, og dette kom da ogsaa frem i det Lovforslag, der blev fremsat første Gang her paa Rigsdagen. Men da man endeligt gennemførte Loven om den københavnske Banegaardsordning i 1904, foretog man en betydelig Reduktion, saaledes at man kom ned paa det, som er gennemført nu eller i alt Fald

bliver færdigt i den allernærmeste Fremtid. Og man gjorde det af Frygt for de store Udgifter, der er forbundne med en mere storslaaet Gennemførelse af Københavns Banegaardsforhold, og i Kraft af et Forslag, som under Sagens Behandling kom frem fra privat Side, fra Telefondirektør Johannsen, hvilket ogsaa det ærede Medlem fra Verringe (Jensen-Sønderup) nylig var inde paa, for saa vidt han talte om en Kombination af Jernbanedrift og Sporvognsdrift. Det var det særlige og, jeg tør sige, ulyksalige ved Johannsens Forslag, at han vilde kombinere Jernbanedrift og Sporvognsdrift her i København paa en Maade, som meget hurtigt viste sig slet ikke at svare til de virkelige Forhold. Hans Forslag gik ud paa, at man, naar man købte Billet i en Sporvogn, kunde købe eventuelt til saavel Sporvogn som til en af Stationerne paa Klampenborg-Banen, idet man betalte 10 plus 25 Øre, altsaa 35 Øre en Gang for alle. Men Planen hvilede paa en Fejltagelse, for allerede den Gang var der forskellige Takster til Hellerup, Charlottenslund og Klampenborg Stationer. Men en saadan Kombination vil enhver, der er vant til at køre med de københavnske Sporveje, være klar over overhovedet ikke lader sig iværksætte, for allerede i Forvejen er det Arbejde, som Konduktøren har med at ekspedere Folk, ganske overordentlig brydsomt. Jeg tror, man skal holde disse to Ting: Sporvognskørsel og Jernbanetrafik, meget skarpt adskilte, de har i Virkeligheden slet ikke noget med hinanden at gøre.

Men, som sagt, Særkendet for alle de Projekter, som blev anset for gode, var, at de havde denne løftede Forbindelse: Valby—Frederiksberg—Nørrebro—Hellerup. Imidlertid gik denne Jernbanelinie ligesom den ydre Godsbanelinie ud, den, der fra Vigerslev Station skulde gaa mod Nord til Hellerup over Nørrebro. De gik ud af Bekostningshensyn. Nu er det ganske interessant at se, at ved det her foreliggende Lovforslag begynder man at give den trufne Ordning de Tilføjelser, man den Gang tog ud, thi det er i Virkeligheden den ydre Godsbanelinie, der her foreslaas gennemført — jeg bortser fra, at der i teknisk Henseende er foregaaet enkelte Sving i Banelinien og Tilknytningspunkter —, men i det store og hele maa man sige, at Ministeren nu foreslaar at gennemføre den ydre Godsbanelinie, som man tog ud, da man i Begyndelsen af dette Aarhundrede vedtog