

bejdsløse, for at kunne give dem Arbejde i Stedet for Hjælp, naar man saa sjældent vil skride til Værket? Jeg ser, at et Lovforslag, som jeg antager skal behandles i Morgen, og som sorterer under den samme Minister, ogsaa taler om Arbejder, der skulde bidrage til at afhjælpe Arbejdsløsheden, men ser man paa disse Arbejder, er det Arbejder, der maaske kan blive sat i Gang til næste Aar eller om to Aar, men ingen ved, hvorledes Arbejdsforholdene er om et Par Aar, medens man ved, at i dette Øjeblik er de tyngende og trykkelige, og skal disse Forhold afhjælpes, gælder det her om at sætte Statsforetagender i Gang, som kan komme til at gøre Nytte i Øjeblikket. I den Rening mener jeg, at netop den Plan, som ogsaa Kommissionen er enig om, maa blive en foreløbig Løsning af de københavnske Banegaardsforhold, burde forsøges gennemført straks. Jeg vil tilføje, at ikke alene er Anlægget af en ydre Godsbanelinie en Statsbanenødvendighed, men den vil for saa vidt tillige komme de paagældende Bydele til gode, som den i alt Fald vil blive befaret af nogle Persontog. Det vil ganske sikkert ogsaa vise sig hurtigt, at den indre Linie, Ringlinien, vil blive en Nødvendighed af Statsbanehensyn, thi det vil utvivlsomt vise sig, at der vil komme en meget stor Trafik, navnlig fra Hovedstaden imod Nord og ind fra Nord imod Hovedstaden. Nu er jo Københavns Banegaard, saaledes som den er bygget og anlagt — og hele dens tekniske Indretning betragter jeg oprigtig talt som et Mesterværk, der findes utvivlsomt ikke noget tilsvarende andetsteds —, i Virkeligheden anlagt paa Grundlag af Gennemkørsel. Helé Ordningen med Københavns Banegaard var alligevel baseret paa en gennemløbende Ringlinie. Saa skar man Ringlinien bort — jeg er nu ikke helt inde i Enkelthederne, men jeg gaar ud fra som givet, at man derved indrettede Københavns Banegaard med Hensyn til Rangeringen saaledes, at man ogsaa kan lade Togene Nord fra løbe ind til Banegaarden og stoppe dér og saa sende dem af Sted igen. Men jeg er ogsaa klar over, at det er en uhyre Lettelse for Københavns Hovedbanegaard, ogsaa for Beboerne, naar Togene Nord fra kan løbe igennem og videre ud ad Ringlinien, og at der kan komme Tog ind Nord fra saavel i den østre Del af denne Ringlinie som i den vestre Del. Jeg nærer altsaa ikke Tvivl om, at Trafikkens Forøgelse, navnlig for den Trafik, der kommer til at gaa Nord efter, kommer til at be-

virke, at Statsbanerne om ikke mange Aar vil komme og sige: Nu er det ikke alene for Befolkningen paa Nørrebro og Frederiksberg, men for Statsbanerne en Nødvendighed at faa Togene til ikke at standse ved Hovedbanegaarden, men til at køre igennem. Nu faar jeg jo at høre, hvad den højtærede Minister siger, hvis altsaa den højtærede Minister vil udtale sig om dette Punkt, men er dette utvivlsomt, saa mener jeg, at saa skulde man gaa til at anvende det noget større Beløb netop i Øjeblikket til at gennemføre den fuldstændige Plan.

Hvad nu den Bydel angaar, som ganske naturligt særlig interesserer mig, Frederiksberg, saa har jeg jo gentagne Gange i Aarenes Løb haft Lejlighed til at omtale her i dette høje Ting, hvorledes denne Bydel er blevet brøstholden ved denne Ordning, denne Beskæring af Jernbaneanlægget. I sin Tid var Frederiksberg jo en Station paa Banen fra København, saavel paa Vestbanen, altsaa til Roskilde, som paa Frederikssund-Banen, men den blev nedlagt fuldstændig som saadan, indtil man med noget Besvær fik gennemført, at der fra Frederiksberg gaar nogle Tog ud til Vanløse, hvor man kan staa over i Frederikssund-Banens Tog, men det bliver altsaa med Omstigning, og saaledes som det nu er tænkt, skulde Frederiksberg blive delvis ogsaa en Personstation, ved hvilken man ganske vist ikke faar den gamle Forbindelse, men dog kommer i Forbindelse med Togene Nord efter. Det er altsaa i og for sig ikke nogen ny, men det er en kærkommen Plads, Frederiksberg Station her faar i Banenettet. I øvrigt vil det jo her dreje sig om Tog, der løber fra Frederiksberg Nord paa, og det vil sandsynligvis — jeg ved jo ikke, hvorledes Statsbanerne til den Tid vil lægge Planerne — blive med Omstigning; hvorledes denne Omstigning skal ordnes, er der intet Menneske, der i dette Øjeblik ved. Men Frederiksberg Station bliver ogsaa forbundet med Vestbanen, vel at mærke: Forbindelsen kan først tilvejebringes, naar Vestbanens Spor bliver udvidet, og det bliver ogsaa dér med Omstigning, en Stationsforbindelse, som jo kan have adskillige Ulemper. Men disse Ulemper vilde man jo komme fuldstændig ud over, hvis man kunde bevæbne sig til at skride til Gennemførelse af den hele oprindelige Plan, og det forekommer mig, som sagt, at der er meget, der taler herfor.

Hvad Kommunernes Tilskud angaar, gav jo i sin Tid Københavns saavel som