

banestrækninger ligesom hele det øvrige Jernbanenet her i Byen. Men medens der først var en Tilbøjelighed til at vende tilbage til den oprindelige Plan, den, som blev saa stærkt reduceret i 1904, blev man senere paa det rene med, at det vilde medføre alt for store Udgifter, saaledes at det ikke vilde kunne lade sig gøre indenfor en rimelig Tid at vente Statens Tilslutning dertil. Der fremkom da indenfor Kommissionen en Plan, som gik ud paa at simplificere den tidligere Plan eller, om man vil, kun at realisere en Del af den og henskyde til en uvis Fremtid, naar Resten af Planen skulde realiseres. Denne Plan gik ud paa foreløbig at forlade den tidligere Plan om en løftet Personbane gennem Byen til Betjening af Nørrebro og Frederiksberg, men i Stedet for straks at anlægge den saakaldte ydre Godsbanelinie og saa lade Persontrafikken for Nørrebros og Frederiksbergs Vedkommende foregaa ad denne Linie. Man kunde ganske vist ikke paa dette Tidspunkt paa-staa, at Anlægget af en saadan Godsbane vilde være absolut nødvendigt for Statsbanernes Vedkommende netop nu, men den vilde jo alligevel i høj Grad fremme Statsbanernes Ydeevne, og da denne Bane maatte antages dog en Gang at skulle anlægges, fandt man, at det vilde være formaalstjenligt at bygge den og saa lade Persontrafikken foregaa jævnsides med Godstrafikken i saa lang Tid, som det er muligt at forene disse to Trafikarter paa denne Bane. Skulde saa det Tidspunkt senere komme, da Persontrafikken ikke ret vel kunde bevares paa denne Godsbanelinie, maatte man altsaa skride til Anlæg af den tidligere planlagte indre, løftede Ringbane eller muligvis finde andre Udveje. Fra Kommunernes Side fandt denne Plan ivrig Tilslutning, ligesom den jo ogsaa blev billiget af Statens Repræsentanter, og der forhandlede derefter indenfor Kommissionen om Størrelsen af det konstante Tilskud, der skulde ydes fra Kommunernes Side for at bevæge Staten til allerede paa dette Tidspunkt at gennemføre Godsbanelinien. Der foreligger herom i Kommissionens Betænkning, som er tilstillet Rigsdagen, Meddelelse om, at de kommunale Repræsentanter vilde forpligte sig til at indstille til Kommunerne at betale 1 Mill. Kr. hver som Bidrag til Godsbaneliniens Bygning. Det er imidlertid deres Forudsætning, at nogle Viaduktanlæg, som er blevet fornødne, og som vil koste 810,000 Kr., skulde indgaa i den samlede Udgift til Baneanlægget, saaledes

at det maatte blive Staten, som skulde afholde denne Udgift sammen med den øvrige Udgift til Anlægget. Fra Statens Repræsentanters Side er det imidlertid blevet hævdet, at Kommunerne burde betale langt større Beløb som Bidrag til denne Sags Fremme. Selve Baneanlægget er beregnet at ville koste efter de tidligere gældende Enhedspriser 3,550,000 Kr., Viaduktanlægene er anslaaede til 810,000 Kr. Statens Repræsentanter har da ment, at hver af Kommunerne burde deltage i Anlægsudgifterne med en Trediedel af Overslagssummen. Der blev ikke opnaaet nogen Enighed mellem Statens og Kommunernes Repræsentanter i Kommissionen om dette Forhold, og der er maaske ikke noget at sige til, at man heller ikke har bestræbt sig ivrigt derfor, idet der ikke kunde tilføjes nogen Overenskomst om, at Baneanlægget ogsaa vilde komme i Stand. Jeg har ogsaa for mit Vedkommende ment, at det vilde være rigtigere at udskyde de egentlige Forhandlinger med Kommunerne, indtil det Tidspunkt kunde komme, da man fra Ministeriets Side, hvis Overenskomst opnaaedes, samtidig kunde erklære, at Baneanlægget vilde finde Sted.

I Forbindelse med dette Forslag foreslaas det her i Lovforslaget at anlægge et 3die og 4de Spor fra Hellerup til Klampenborg. Dette Forslag var i Fjor optaget i det store Statsbanelovforslag som Led i den store Række af Dobbeltspor anlæg, der den Gang var foreslaaet. Man ønskede fra Folketingets Side, at denne Del af Lovforslaget skulde udgaa og henvises til Behandling sammen med Spørgsmaalet om Københavns Nærtrafik, hvad jeg for mit Vedkommende ikke havde noget imod. Det skete derfor ogsaa. Hvis man nu skulde have fuld Nytte af det Anlæg, der er foreslaaet om en dobbeltsporet Godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro, med personførende Tog, vilde det være af allerstørste Vigtighed, at ogsaa det 3die og 4de Spor med tilhørende betydelige Udvidelser af Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg Stationer vedtoges i samme Forbindelse, thi i modsat Fald vilde de Persontog, der skulde føres ad Godsbanen, ikke kunne komme længere end til Hellerup Station, og der maatte der altsaa finde Omstigning Sted til Tog, der kom inde fra Hovedbanegaarden; medens man ved de forskellige Anlæg, der her foreslaas i Forbindelse med det 3die og 4de Spor fra Hellerup til Klampenborg, vilde faa en Udfletning af Sporene paa Hellerup Station, saaledes at Togene kunde gennemføres og køre