

deriksberg maattet have en ret lang Linie med Rebroussementsstation paa Frederiksberg. Det vil medføre temmelig betydelige Udgifter til den daglige Drift, og det maa derfor altsaa betyde et noget større Tilskud fra Frederiksberg. Der har i Folketinget været antydet andre Maader at gøre det paa, og derom kunde der muligvis forhandles i et Udvalg, men der er altsaa ikke foreslaaet andet end det, som foreligger her i Lovforslaget, og om disse Tilskud er der ikke truffet nogen Aftale, i alt Fald ikke, saa vidt jeg har kunnet se — vi har jo endnu ikke kunnet faa de trykte Forhandlinger fra Folketinget, saa jeg ved ikke, om der muligvis kan foreligge noget i saa Henseende. At det er nødvendigt at faa det 3die og 4de Spor mellem Hellerup og Klampenborg, er vistnok rigtigt. Det er en stor Sum, det drejer sig om paa et saa lille Stykke Bane; saa vidt jeg ved, er det kun 5 km eller der omkring, Ministeren nævnedes efter de gamle Priser henimod 4 Mill. Kr., og der skal jo meget mere til efter de nuværende Priser. Vi indrømmer fuldt ud Nødvendigheden af, at noget af det, der foreslaas i Lovforslaget, bliver gjort, men vi har ikke rigtig nogen Tro til, at det kan lade sig gøre i de to Dage, der er tilbage. Saa skal man i alle Tilfælde lade det gaa fuldstændig ubeset, og det er der vist ikke god Mening i. Jeg synes ogsaa, det vilde stride mod, hvad man i Folketinget var enig om ved første Behandling. Man har næsten Indtrykket af, at det er Valgfeber, der er gaaet i Blodet hos os alle sammen, og med Valgfeberen kommer der nok nogen Jernbanefeber eller i alle Tilfælde megen Lyst til at gennemføre Jernbaner. Det skulde jo imidlertid ikke føre til, at man gennemførte Ting, som vi ikke har haft Lejlighed til at gøre os bekendt med, og dette er jo ikke Smaating. Det er Københavns Nærtrafik, det drejer sig om. Den har voldt baade Administration og Rigsdag mange Bekymringer, og det vil den selvfølgelig ogsaa gøre i Fremtiden. Den har kostet mange Millioner, og den vil komme til at koste mange Millioner endnu. Saa gerne vi vil være med til at fremme Sagen — og jeg tror ikke, at det fra vor Side skal komme an paa Bekostningsspørgsmaalet —, saa gerne vil vi ogsaa have den fremmet saaledes, at vi kan forsvare det, men naar vi skal kunne forsvare det, skulde vi ogsaa gerne vide, hvad det drejer sig om.

Godskesen: Da man i sin Tid ordnede Jernbaneforholdene i Stor-København, besluttede man, som bekendt, af økonomiske Grunde foreløbig at stryge den saakaldte ydre Godsbanelinie og den saakaldte løftede Personbanelinie. Det er vist et Spørgsmaal, om dette af Hensyn til Fremtiden var rigtig vel betænkt, i alt Fald var det meget haardt overfor de Bydele, der skulde have været betjente af disse to Baner, Nørrebro og især Frederiksberg. Naar man tager Hensyn til, hvor mange Anstrengelser og hvor mange Penge der anvendes paa at skaffe enhver lille Landsby ny Jernbaneforbindelse og ny Jernbanestation, saa kan det ikke nægtes, at det var meget haardt, at man ved denne Ordning berøvede Landets næststørste Kommune den Station, den havde haft i et halvt Hundrede Aar, uden at give den noget andet i Stedet. Det er derfor ganske naturligt, at der i den siden forløbne Tid baade fra Nørrebros og især fra Frederiksbergs Side har været arbejdet med stor Iver for at skaffe et Supplement til Betjeningen af de paagældende Kommuner i Stedet for det, der gik ud. Det er et saadant Supplement, man nu endelig er naaet frem til, men desværre, maa jeg i alt Fald i en vis Forstand have Lov til at sige, er det, der nu foreslaas, den saakaldte ydre Godsbanelinie, dog saaledes indrettet, at den ogsaa kan anvendes til Personbefordring, medens den løftede Personbanelinie derimod fremdeles er udskudt. Jeg siger desværre, fordi det for de paagældende Bydele, navnlig for Frederiksberg, vilde repræsentere en virkelig Løsning af Spørgsmaalet, en virkelig tidsvarende Jernbaneforbindelse at faa netop den løftede Personbaneforbindelse, eller i alt Fald noget andet, som ganske kunde træde i Stedet derfor. Derimod giver den ydre Godsbanelinie selv med Persontrafik kun en ufuldstændig Løsning. Det er klart, saaledes som den ærede foregaaende Taler forudsatte, at eet er det for Frederiksberg at komme til at ligge med en Station ved en gennemgaaende Linie og et andet at faa en Rebroussementsstation ved en Stiklinie. Det sidste er naturligvis ikke i nogen Henseende saa godt som det første. Imidlertid har det jo vist sig i Kommissionen, at det ikke er muligt straks at naa til en fuldstændig og fyldestgørende Løsning, og saa har man accepteret det, der i Øjeblikket kunde naas, nemlig den ydre Godsbanelinie med Persontrafik, men det er jo rigtigt nok fra Frederiksbergs og