

[Rager.]
 portionalen, nemlig Valby. Det er vistnok Mellemportionalen, rent trafiktyngdepunktsmæssigt set, mellem de to Forslag. Det er saaledes, at man ved at ende i Valby vil kunne opnaa et ikke daarligt økonomisk Resultat. Man vil nemlig være klar over, at hvis man ender paa Hovedbanegaarden, vil man temmelig sikkert paa Strækningen fra Axeltorv til Hovedbanegaarden normalt komme til at køre med tomme Vogne; for der er ikke ret mange, der har Lyst til at tage ud at besøge Hovedposthuset, og det er jo det eneste Sted, man bliver sat af ved ude i den Ende af Hovedbanegaarden. Derimod er der overordentlig mange Folk, der har Ærinde ude i den hastigt voksende Bydel Valby, saa jeg tror, det er et overordentlig heldigt, endogsaa ualmindelig heldigt Greb, den højtærede Minister her har gjort.

Vi maa ikke være blinde for, at Folk, der bor i Valby eller nærmeste Omegn, og som har deres Arbejde, maaske paa Østerbro, maaske i Frihavnen — det vil jeg sige til det ærede Medlem Hr. Drachmann — har Brug for den Station, der ligger ved det, det ærede Medlem kaldte Nordre Frihavnsvej, det vil sige Nordre Frihavnsgade. Og jeg kunde meget vel tænke mig, at der vilde kunne komme en Del Trafik fra saadanne Mennesker. Det bliver jo billigere end med Sporvognene for dem, naar de løser Kort til Statsbanerne, og derfor kunde jeg tænke mig, at de vilde bruge denne hyppige og gode Befordring.

Der blev af en af de foregaaende Talere nævnt noget om Konkurrence. Man skal aldrig i Trafikspørgsmaal være bange for Konkurrence; det gør intet, hvis ikke der er Tale om et Trafikmiddel, der er blevet forældet, at der paaføres det Konkurrence, for en bedre Trafikmulighed vil til enhver Tid give en stærkt øget Trafik.

Der har været talt om Frederiksbergs Forhold. De Forhold, som det ærede Medlem Hr. Drachmann nævnte vedrørende Frederiksberg, eksisterede i 1904, og ærede Medlemmer, der nu foruden mig repræsenterer Frederiksberg, eller som gennem Aarene har repræsenteret denne Bydel, maa tilskrive sig Følgerne af, hvad der kunde være sket. Men nu maa vi staa paa Realitetens Grundlag; nu kan det ikke nytte at tale om, at der i 1904 blev vedtaget en Lov om Anlæg af en indre Ringbane.

Jeg skal henstille, at Statsbanerne, hvis disse Arealer, der gaar fra Frederiksberg Station ind over Rolighedsvej og ud til Jagtvejen, bliver fri, ikke afhænder dem, men beholder dem som en mulig fremtidig

Trafiklinie. Men i Øjeblikket kan jeg ikke se rettere end, at Frederiksberg bliver efter Forholdene godt hjulpet med den bestaaende Lov med en enkelt lille Ændring, som jeg om et Øjeblik skal henstille.

Nu har jeg vel set, at den Omstændighed, at man skal ud til Vanløse og, naar man er kommet derud, skal køre ud af Stationen samme Vej, som man er kommet ind, skal i den konservative Presse og aabenbart ogsaa af den konservative Ordfører slaas op til noget ganske forfærdeligt.

Om Omvejen til Vanløse har allerede Banechef Flensborg oplyst, at naar vi lader være at tage Hensyn til Stationsopholdene, er Vejen over Vanløse til Hellerup akkurat $1\frac{1}{4}$ Minut længere end den gamle Vej. $1\frac{1}{4}$ Minut paa 15 Minutter er i Procent ikke saa forfærdelig meget. Men saa siges der: Ja vel, naar man ser bort fra Stationsopholdene! Men maa jeg gøre opmærksom paa, at fordi det tager Tid at rebroussere, naar man kommer til Randers, Aarhus og Fredericia, hvor man skal flytte Damplokomotivet fra den ene Ende af Toget til den anden og have anbragt Vakuumsledningen og udføre alle de forskellige Ting, der skal foretages, er det sikkert, at det, der her skal gøres, ikke tager lang Tid.

Der skal i Vanløse ikke foretages en eneste Omkobling; skal der endelig ske noget, er det, at den Mand, der staar ved den ene Strømfordeler, skal forlade den og gaa hen til Strømfordeleren i den anden Ende af Toget, og det tager saamænd ikke mere Tid end det halve Minut, som vi skal vænne det danske Statsbanepublikum til at nøjes med ved Ind- og Udstigning, naar Trafikken elektrificeres.

Jeg advarer imod at rejse en falsk Agitation paa dette Rebroussement og begynde at gøre Grin med Vanløse som et nordeuropæisk Trafikcentrum. Det er saamænd alt for billig en Fornøjelse. Det er en overordentlig rigtig, fornuftig og klog Linieføring, der er lavet der. Naar den er lagt til Vanløse, er det naturligvis dels for at faa den Station med, dels for at undgaa en meget ubehagelig Kurve med en forholdsvis ringe Radius.

Det er trafikmæssigt set overordentlig klogt at lede den Bane den Vej. I Øjeblikket har Frederiksberg et Damptog en Gang imellem fra Vanløse ind til Frederiksberg, og det troede man vist i sin Tid skulde kunne give Frederiksberg nogen Oplands trafik. Det har det selvfølgelig ikke kunnet og vil aldrig kunne komme til, for Folk lader sig ikke tvinge ind til Frederiksberg til Forretninger og den Slags. Frederiks-