

[Drachmann.]

ningen. Derfor siger jeg endnu en Gang, at den Udgift bør Banerne, hvilket altsaa vil sige Statskassen, afholde. Til Gengæld er det ogsaa Banerne, der skal høste Fordelen ved den forøgede Trafik, der kan blive.

Med Hensyn til yderligere Enkeltheder og tekniske Spørgsmaal og Rentabilitetsberegninger vil jeg gerne sige, at jeg finder, det kommende Udvalg er det rette Sted til Drøftelse og Belysning af disse. Jeg skal derfor blot endnu anstille nogle principielle Betragtninger.

Først vil jeg sige med Hensyn til Linieføringen, at jeg kun kan være tilfreds med, at Ministeren fører Kommissionens Forslag videre, idet han ikke lader den elektriske Trafik stoppe op ved Hovedbanegaarden, men fører den videre ud til Valby; blot vil der selvfølgelig her rejse sig et Problem, nemlig hvorledes den lokale Trafik fra Roskilde-Banen og Ballerup-Banen kan kombineres med den elektriske Drift, der føres til Valby, men dette er jo et teknisk og driftsmæssigt Spørgsmaal, som bedst kan løses i Udvalget. Saa er der en Bilinie, man paa en Maade har faaet forørende, ved Elektrificeringen af den nye Godsbane — eller ydre Ringbanelinie, om hvilken mærkelige Linie det kan siges, at den hverken er en Godsbane- eller Ringlinie, for der er øjensynlig ikke Gods nok til at bære en ren Godsbanelinie, og en Ringlinie er det ikke, for det er ikke en lukket Ring, saaledes som det vilde blive, hvis Linien var ført videre fra Frederiksberg eller Vanløse ned til Valby. Men denne Liniens Elektrificering, saaledes som Kommissionen foreslaar det, vil efter min Mening stille Frederiksberg Kommune meget stiftmoderligt, og det til Trods for de store førnævnte Beløb, som Frederiksberg allerede — jeg synes noget letsindigt — har ydet til Forbedring af den samlede Baneordning for Storkøbenhavn. Da Frederiksbergs Bidrag blev fastsat og tiltraadt af Frederiksberg Kommune, var det ganske sikkert under Forudsætning af, at den indre Ringbane blev virkeliggjort. Jeg tør derfor ganske sikkert sige, at der paa Frederiksberg nu er en stor og levende Skuffelse over det Resultat, man er naaet til, og denne vil sikkert blive forstærket, naar man som foreslaaet af Kommissionen skal rebroussere i Vanløse, saaledes at Togene ud til Udflygtsstederne Nord paa, Skovtogene, først skal fra Frederiksberg til Vanløse og saa videre rundt langs Grøndalsaaen. Jeg har megen Respekt for Vanløse, men har ikke rigtig opdaget, heller ikke ved ivrigt og flittigt Studium af Betænkningen, hvorfor man egent-

lig nu skal gøre denne i og for sig smukke Station til et ligefrem nordeuropæisk Trafikknudepunkt. Jeg synes, det vilde være meget mere rimeligt at lade Frederiksberg faa den direkte Forbindelse ud Nord paa, saaledes som den vil faa det allerede til næste Aar, naar Dampdriften bliver aabnet paa den nye ydre Godsbane. I dette Tilfælde vil Elektrificeringen altsaa efter Kommissionens Projekt og den højtærede Trafikministers Forslag blive et direkte Tilbageskridt, set fra Frederiksberg Kommunes Synspunkt, idet Trafikken da skal ledes om ad Vanløse, medens den, som det maaske vil være ærede Medlemmer af dette høje Ting bekendt, nu vil blive ledet direkte fra Frederiksberg Station op om Godthaabsvej og videre ud gennem den nye saakaldte Godslinie. Det er et Forhold, som man efter min Mening absolut maa ændre, navnlig hvis man ikke finder andre Udveje til Forbedring af Frederiksbergs Trafikforbindelser, og jeg vil gerne henvise dette Problem til den højtærede Ministers alvorlige Overvejelser.

Saa er der de nye Stationer, som baade Kommissionen og Lovforslaget foreslaar oprettet. Det er menneskeligt, at Banerne ønsker saa mange Stationer som muligt for at kapre Passagerer til Togene, men det er ogsaa menneskeligt, at de Passagerer, der en Gang sidder i Togene, gerne vil have saa faa Stoppesteder og Standsninger som muligt. Jeg vil advare mod, at der bliver saa mange Stationer, at hele Charmen ved den elektriske Drift, baade selve den forkortede Køretid og Fornemmelsen og Behageligheden ved den hurtige Kørsel, gaar tabt, navnlig for den Del af Trafikken, der skal bære den store daglige Færdsel ud og ind fra Oplandet til Byen. Her synes jeg, at Lovforslaget lider af en vis Svaghed, idet man i nogen Grad har sammenblandet By- og Nærtrafik. Jeg tror ikke, man kan faa begge Dele, i alt Fald ikke under de relativt beskedne Trafikforhold, der maa siges at frembyde sig, selv naar man regner med det samlede Storkøbenhavn, der ikke har et saa mægtigt Menneske- og dermed Passagermateriel og en saa stærk og intensiv Trafik, at den kan berettigede egentlig Bytrafik. Naar man siger, at dette skal imødegaas ved korte Ophold, 30 Sekunders Ophold paa Stationerne, vil jeg i den Anledning gerne sige, at de danske Statsbaner hidtil just ikke har opdraget Publikum til særlig hastigt Tempo. Om man nu vil kunne overholde et saa kort Ophold som 30 Sekunder, stiller mine før omtalte Erfaringer fra Østerbro mig noget tvivlende overfor, men selv om et saa kort Gennem-