

særlige Banstfeligheder. — Der behøves ingen Udgift til Grunderhvervelse, idet Tunnelen anlægges langs Falkoneralleens østre Side, hvor Statsbanerne eje Grunden Nord for Banen, medens Kommunen for nylig ved Overenskomst med Ejeren af den der under Opførelse værende Bygning har sikret fri Udgang til en saadan Tunnel fra Banens sydlige Side.

Tunnelens Afvandning kan ske ved en lille hydraulisk Pumpe, drevet af Vand fra Vandværket.

Med Hensyn til de øvrige Overførsler bemærkes, at der ved den uheldigste, nemlig ved Bodroffsvej, er tilvejebragt nogen Forbedring ved Anlæg af en Sti til Doseringen. Ved de øvrige Overførsler over Ørsted's Vej, Bülows Vej og Rolighedsvej har Udgiften til en eventuel Løsning af Banerne formentlig bevirket, at man ikke har villet udføre større Anlæg, som senere maatte blive overflødige.

For Overførslen ved Frederiksberg Station kan derimod anføres, at der saavidt bekendt ikke er nogen Udgif til Løsning af Banen der, og da denne Overførsel er i ganske særlig Grad uheldig stillet, har Frederiksberg Kommunalbestyrelse ikke villet undlade herved meget indtrængende at andrage om Bygning af den nævnte Persontunnel.

Idet man altsaa andrager om den lille Forbedring af de i Virkeligheden ganske utaalelige Forhold, kan man dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at Kommunalbestyrelsen anser det for uundgaaelig nødvendigt, at der i en ikke for fjern Fremtid træffes Foranstaltninger af langt videregaaende Karakter.

Det i Andragendet omtalte Bilag medfølger.

Da Sagen maa afgøres i Forbindelse med Spørgsmaalet om Kjøbenhavns Banegaardsforhold, gør Udvalget ikke Indstilling.

**105.** Fra Trafikudvalget for Foreningen af jydsk Landboforeninger og Foreningen af jydsk Handelsforeninger om en mere tilfredsstillende Toggang paa de Banestrekninger, som forbinde Sjællands Østkystbane med Vestkystbanen. (Indbragt den 26de Januar 1899 af Folketingsmanden for Aarhus Amts 2den Valgfreds, Høegh-Guldberg.)

Paa de ovenfor nævnte Strækninger lader den bestaaende Togplan meget tilbage at ønske, saavel med Hensyn til Køreastigheden som med Hensyn til Togtiderne og Tilslutningerne. Disse give nemlig ikke blot Anledning til Dphold, men de udføres ogsaa med uensartede Tog, saa at Passagerer, der ville benytte de hurtigste Tog paa den ene Strækning, maa tage til Takke med langsomme Tog paa den anden Strækning. Trafikudvalget forstaaer godt, at det er forbundet med Banstfelighed at tilvejebringe en fuldt ud tilfredsstillende Køreplan paa Slige Tværbaner med Tilslutning til to Bøngdebaner, men de bestaaende Ulemper maatte væsentlig kunne reduceres ved en Vending og en eventuel Udvidelse af Togplanen paa Tværbanerne. Den forøgede Beføstning, som utvivlsomt kan holdes inden for rimelige Grænser, vil sikkert vise sig forsvarelig anvendt af Hensyn til den stedse stigende Trafik og af Hensyn til, at Midtjylland ikke vedblivende bør savne en tidsvarende Togplan.

Udvalget foreslaar at henvide Andragendet til Indenrigsministeren.

**106.** Fra de under Nr. 105 anførte Andragere om en bedre og mere tidsvarende Besørgelse af den af Staten understøttede daglige Dampstisroute: Aarhus—Kalundborg. (Indbragt den 26de Januar 1899 af Folketingsmanden for Aarhus Amts 2den Valgfreds, Høegh-Guldberg.)

Routens nuværende Dampere kunne hverken i Størrelse, Aftæring, Udstyr, Fart eller Modstandskraft over for Modvind og Sø slydestøre de Fordringer, der maa stilles til Passagerstibe paa en statsunderstøttet Hovedroute. Det vil derfor være nødvendigt,