

for Boulevarden, fordi den optager et betydeligt Færdselsareal. Men der haves ogsaa andre Maader at lave delvis aabne Baner paa. Den Bane, der navnlig er sigtet til, og som er tagen til Mønster, er en Bane i Paris, der fører til Orléans-Banegaarden fra en Filialbanegaard, der er bygget længere inde i Byen end Hovedbanegaarden. Den fører langs med Seinen, og ud til Seinen er der Vinduer, som Røg og Damp kan trække ud af, saa at der er lyst og behageligt inde i Tunnelen, og denne er ikke anlagt saaledes, at den generer Færdselen paa selve Seinekajen. Færdselen foregaar, ganske som om der ingen Bane var, og man lægger ikke Mærke til, naar man gaar oven over Banen, at der findes en Bane nedenunder. Der findes tilsvarende Baner i London, hvor man har Aabninger i de underjordiske Baner ud til Siderne, særlig hvor der ligger Haver uden for Husene, og gennem disse Aabninger kan Røg og Damp trække, og Lys tilvejebringes for Banerne. Ogsaa disse Baner ere saaledes, at Færdselen kan finde Sted, som om der slet ikke var en Bane under Gaden. Jeg antager, at man vil kunne indrette en Bane paa Boulevarden paa lignende Maade, idet man kan bringe Luft og Lys ned til Banen fra Siderne ved botanisk Have og Ørstedsparken. Det har været min Tanke ved Bemærkningen i Betænkningen, at jeg meget vel kan slutte mig til den „delvis aabne“ Bane, naar den anlægges saaledes, at den ikke kommer til at genere Færdselen paa Boulevarden.

Med disse Bemærkninger skal jeg paa ny anbefale Lovforslaget, idet jeg haaber, at Baneforholdene i København derved blive tilfredsstillende ordnede, og at man, saa snart det viser sig ønskeligt, vil bringe de Udviklingsmuligheder til Virkelighed, som Lovforslaget indeholder.

K. M. Klausen: Det er et lokalt Spørgsmaal, jeg ønsker at gøre et Par Bemærkninger om, idet det vedrører Forholdene i min Valgkreds, Frederiksberg. Vore Jernbaner udvides jo saaledes, at flere og flere Byer faa Gavn af dem. Men ude paa Frederiksberg bliver Forholdet lige det modsatte, idet man ved dette Forslag berøver Frederiksberg en Fordel, Byen har haft, derved, at Stationen skal nedlægges som personførende Station. Det samme gælder Nørrebro Station, der ikke alene er Station for selve Nørrebro, ogsaa Frederiksberg Beboere benytte den i stor Udstrækning. Disse to Stationer

tilsigter man altsaa at berøve Persontrafikken. Det er meget naturligt, at en Kommune som Frederiksberg, der er Landets næststørste Kommune, og nu tæller vel omtrent 80,000 Indbyggere, kan føle sig meget ilde berørt, og at den ser sine Interesser krænkede paa mange forskellige Punkter, naar Persontrafikken ved disse Banegaarde skal høre op. Det vil blandt andet for Frederiksberg Kommune medføre, at dens Opland vil blive en Del indskrænket. Nu ere de Egne, der ligge omkring Frederikssundbanen, dens naturlige Opland, og der er ingen Tvivl om, at Næringslivet paa Frederiksberg i mange Retninger nyder Fordel af at have dette Opland ved Frederikssundbanen. Det samme gælder om det Opland, der ligger langs Vestbanen, saaledes Egnene omkring Glostrup og Taastrup. Beboerne der benytte for en stor Del ogsaa Frederiksberg Station for i denne By at afgøre deres Forretninger. Men naar nu Frederiksberg Station ophører at være Personstation, vil denne Persontrafik gaa uden om Frederiksberg ind til København, og det kan ikke andet end skade Næringslivet paa Frederiksberg, for ikke at tale om at det ogsaa vil være en betydelig Gene for Frederiksbergs Beboere at miste en Station, som ligger udmærket centralt for hele Kommunen. Jeg skal saaledes nævne, at efter den sidste Opgørelse, der foreligger, er der solgt over 150,000 Personbilletter paa Frederiksberg Station, og disse Folk ville nu, hvis den ny Ordning indtræder, være henviste til at søge til andre Banegaarde, f. Eks. Valby eller Enghavevej eller ind til Hovedstationen. Det vil for de flestes Vedkommende betyde, at de faa betydelig længere til deres Banegaard, end de have i Øjeblikket. Jeg nævner altsaa, at der blandt Beboerne paa Frederiksberg er en ikke ringe, og man kan sige vel begrundet Misfornøjelse med det Projekt, her er kommet frem. Nu tror jeg ikke, det kan lykkes at faa det standset, da Regeringen og hele Udvalget er enigt derom, men man kunde maaske alligevel tage noget Hensyn til de Ønsker, der næres af de mange, der miste disse to Personstationer.

Det, jeg da mente, man kunde gøre for at bringe en lille Erstatning for det, de miste, var, at man, da nu Stationerne skulle blive liggende som Godsstationer, og Banelegemet bliver liggende uforandret, fik Lov til at drive en Personbefordring fra Frederiksberg Station over Nørrebro Station og videre til Hellerup og Klampenborg. Jeg tror, at hvis dette rimelige og