

[Ministeren for offentlige Arbejder.] ordne os i Samarbejde. Ja, hvorledes man skal kunne etablere et Samarbejde i den Forstand, naar den ene Part kører hurtigere end den anden, forstaar jeg ikke, for Folk vil da foretrække den hurtige Trafik. Men et Samarbejde med Kommunerne har man haft i mange Aar. Det er i Henhold til dette Samarbejde, at man fra Kommunernes Side stadig har holdt Staten til at gennemføre denne Nærtrafik, vidende, at den selvfølgelig vilde medføre, at den længeregaaende Bytrafik kastes over paa denne Bane, Kommunerne Frederiksberg og København har betalt deres Tilskud for at faa den fremfor selv at drive denne Trafik, idet de har været klar over, at der stort set var et Samarbejde i, at Statsbanerne tog den hurtige Trafik, som Trafikmidlerne paa Gaderne ikke kunde tage.

Det ærede Medlem Hr. Drachmann indledede sine Udtalelser med en stærk Kritik af Statsbanerne i Almindelighed og Forholdene for Nærtrafikken og paa Sjælland i Særdeleshed. Det ærede Medlem sagde imidlertid, at han vilde lade Fortidens Fejl og Forsømmelser hvile, og han vil forhaabentlig tillade, at jeg gør det samme og holder mig udelukkende til det her foreliggende Lovforslag.

Det ærede Medlem sagde, at Frederiksberg Kommune var blevet stiftmoderligt behandlet, og navnlig var det ærede Medlem ked af, at der var dette Rebroussement i Vanløse, som efter de Oplysninger, der ogsaa er givet af det ærede Medlem Hr. Rager, dog ikke vil forsinke Trafikken fra Frederiksberg til Hellerup mere end 1¼ Minut. Naar man nu siger, at Frederiksberg er blevet stiftmoderligt behandlet, maa man huske paa, hvorledes Forholdet ligger for Frederiksberg. Det, Frederiksberg kan vente fra 1. Maj næste Aar, er 1 Tog i Timen mellem Frederiksberg og Hellerup, og saa er der et lille Tog, der kører imellem Frederiksberg og Vanløse i Forbindelse med Frederiksunds-Banetogene. Det er, hvad Frederiksberg kan vente sig og ogsaa efter den Trafik, der er nu, regner med at kunne faa. Nu faar Frederiksberg Appellsinen ned i sin Turban paa den Maade, at denne Strækning, som ellers ikke skulde være elektrificeret for sin egen Skyld, for Trafikken mellem Frederiksberg og Hellerup, bliver det af Hensyn til Videreføringen ind paa de elektriske drevne Baner. Saa siger man: Ja, men Frederiksberg vilde hellere have haft den indre Ringlinie, den er stiftmoderligt behandlet ved de Stationer, den nu faar. Det kan jeg i Grunden ikke

se. Efter det fuldstændige Projekt af 1901, det, som man nu stadig henviser til fra Frederiksbergs Side, skulde der være en Station ude i Frederiksberg søndre Landdistrikt ved Peter Bangsvej, og saa skulde der være en i det indre Frederiksberg ved Rolighedsvej eller snarere ved Aaboulevarden, altsaa paa den indre Grænse imellem Frederiksberg og København. Derimod skulde Personstationen ved Falkoneralleen, den nuværende Frederiksberg Station, nedlægges, der skulde ikke være mere end de to Stationer paa Frederiksberg. Efter den Ordning, som man i Udvalget af 1915 betragter som den fuldstændige, altsaa den, der findes paa Plan 4, skulde Stationen i Frederiksbergs søndre Landdistrikt flyttes fra Peter Bangs Vej ud til Roskilde Landevej, Stationen ved Aaboulevarden skulde anlægges, og den nuværende Frederiksberg Station ved Falkoneralleen skulde stadig nedlægges som Personstation. Efter det nu foreliggende Projekt til Elektrificering faar Frederiksberg sin Station i søndre Landdistrikt ved Roskildevej, naar til sin Tid Linien Valby—Ballerup elektrificeres, Stationen ved Aaboulevarden bortfalder, men Frederiksberg Station beholder sin Persontrafik i Hjertet af Frederiksberg ved Falkoneralleen. Tillige faar Frederiksberg en Station ved Godthaabsvej paa den ydre Grænse mellem København og Frederiksberg. Jeg kan ikke se andet end, at Frederiksberg ogsaa under Hensyn til Bebyggelsesudviklingen i Frederiksberg Landdistrikter — Byen har jo formelig kastet sig Vest efter i den sidste halve Snes Aar — faar fuld Erstatning for den opgivne Station ved Aaboulevarden; og nogen særlig Glæde ved at have en Højbane larmende ind gennem den indre Del af Frederiksberg er der ikke, naar man bevarer en saa bekvem Station som den gamle Frederiksberg Station ved Falkoneralleen. Dernæst bliver efter min Opfattelse — jeg er ikke enig med det ærede Medlem Hr. Rager, der ikke mener, at Frederiksberg har, jeg tror det var Kontortække eller Magasintække — den nye elektriske Bane fra Frederiksberg over Vanløse—Godthaabsvej—Nørrebro—Lyngbyvej en Oplandsbane for Frederiksberg. De, der bor ude langs med Lyngbyvej, den ydre Del af Nørrebro, Godthaabsvej og omkring Vanløse, og som vil med Jernbane ind til København, kan ikke komme anden Vej, end de maa ende ved Frederiksberg Station ved Falkoneralleen; de vil formentlig ikke tage ud over Hellerup, og de kan heller ikke ad nogen rimelig Vej komme rundt om ind til Byen, i hvert Fald