

tillige fordi man har været nødt til at file paa Køreplanen. Men ærede Medlemmer ville nok kunne forstaa, at det, som af Teknikerne kaldes at polere en Køreplan, faar man ikke for ingenting, det ikke blot koster Penge, men kræver Ofre af forskellig Art. Tog, man ønsker skulle komme ind nogenlunde samtidigt, maa man skille ad med kortere eller længere Mellemrum; en Mængde Ulemper for Publikum og Driften fremkomme deraf. Ikke desto mindre er det imidlertid ikke længere siden end i Torsdags, da jeg var med et Iltoget fra Korsør, at vi bleve en halv Time forsinkede, fordi vi Gang paa Gang bleve stoppede paa Strækningen Taastrup—Kjøbenhavn, og det var sikkert Forholdene paa de kjøbenhavnske Stationer, der fremkaldte disse Standsninger. Alt dette undgaa vi ved Sondringen mellem Trafikarterne, og derved vil et meget væsentligt Punkt være sikret med Hensyn til Driften paa de kjøbenhavnske Stationer. Det har i øvrigt sin Interesse at se, hvor forholdsvis nemt vi efter det foreliggende Forslag ere naaede til dette Gode. Naar man andre Steder, f. Eks. ved London, ikke har kunnet skaffe sig noget lignende, er det, fordi det der har været uoverkommeligt. Her, hvor vi maa veje Pengene adskilligt mere, kunne vi skaffe en saa komplet Løsning, fordi vi kunne faa den for paafaldende smaa Summer. Ved at føre Godsbanen frem Syd for Vestre Kirkegaard er man bleven i Stand til at give Fjern- og Nærtrafikken særskilte Spor ind til Hovedstationen. Tværs gennem Byen, hvor Baneanlæg ellers koste saa kolossale Summer, koster det at bygge Bulevardbanen som firsporet fremfor dobbeltsporet i alt ca. 1 Million Kroner, og for den ydre Banelinie har man saa særlig let naaet dette Gode, ja, man er ikke langt fra at kunne opnaa Besparelser ved i dette Tilfælde at give Godstrafikken dens særskilte Spor, af den simple Grund, at man har været i Stand til at føre de ny Baneanlæg frem over Strækninger, der ikke blot ere billige, men derhos for en Del kunne erhverves gennem Magelæg med Kommunen, medens man samtidig er bleven i Stand til at frigøre de meget betydelige og ogsaa værdifulde Grunde, Statsbanerne ligge inde med ved Nørrebro Station. At man saa tillige ved at føre Godsbanelinien ind Sonden om Vestre Kirkegaard vil blive i Stand til, for en meget ringe Sum at skaffe et stort Areal til en fremtidig Rangerbanegaard, betyder jo endelig, at vi derved i Virkeligheden

kunne sige, at naar dette Forslag gennemføres, vil vor Godstrafik kunne vokse ganske urimeligt, uden at vi ville faa Ulemper deraf. Det er en Selvfølge, at Forslaget gennemfører disse Linier saaledes, at der ikke teknisk er noget at indvende mod dem, at saaledes de forskellige Banelinier, der ere førte omkring Kjøbenhavn, skære hinanden i forskelligt Niveau. Man er her ikke bleven staaende ved at forlange dette over for de ny Linier, men Forslaget har tillige i sig Borttagelsen af en meget betydelig og ikke ufarlig Ulempe, vi nu have, nemlig den, at Godsbanelinien fra Østbanegaarden og Frihavnen skærer Personbanelinien ved Svanemøllen. Det er ikke mange Aar siden, at det Spørgsmaal var til Behandling her i Folketinget, og Finansudvalgets Ordfører anbefalede de Foranstaltninger, der skulde træffes for at formindske Farerne ved denne Banekrydsning, men samtidig paapegede han meget rigtig, at en virkelig Sikring vilde man kun naa, naar de to Linier kom til at passere hinanden i forskelligt Niveau, saaledes som det sker i det foreliggende Forslag. Altsaa med Hensyn til Trafikarternes Sondring og med Hensyn til Sikkerhed for i Fremtiden at kunne klare Godstrafikken kunne vi godt sige, at vi staa over for en definitiv Løsning.

Det er da værd at undersøge, om det ogsaa kan siges over for Persontrafikken og derunder først Fjertrafikken. Det er jo klart nok, at naar Fjertrafikken faar denne store, ny Station med rigelige Ventesalsanlæg m. m. og med 12 Perronsider, naas der paa dette Punkt en virkelig Løsning. Men ved Siden deraf faa vi jo tillige efter Forslaget Muligheden for, at Fjertrafikken som al anden Trafik, der kommer hertil, kan faa Forbindelse med forskellige Punkter ved Kjøbenhavn. Vi ville her ved Kjøbenhavn kunne faa lignende bekvemme Forhold, som man kender nede fra Hamborg. Dette er dog ikke det væsentligste med Hensyn til Fjertrafikken. Det væsentligste Spørgsmaal over for den er, om Forslaget ogsaa skaffer det, som Statsbanerne maa forlange, for at sikre saa vidt muligt, at den store udenlandske Trafik, Sverige—Norges Forbindelse med Tyskland, kan komme over Kjøbenhavn. I saa Henseende er der i Øjeblikket adskilligt at indvende. Man ser til Eks., at Dampfærgen fra Malmø, af hvilken Linie vi jo drive den ene Halvdel, denne fortrinlig udrustede, rolig gaaende Færge, som er den behageligst mulige Forbindelse med Malmø, er