

næsten paa alle Tider af Dagen er svært at kunne komme med. Der har Kommunen det efter min Formening i sin Magt at sørge for, at Sporvognene i sin Grad end hidtil have Tilhængsvogne. Faar man paa de her nævnte Punkter en god Ordning, vil man ogsaa med god Grund kunne bygge paa Publikums Forbindelse med Banerne ved Hjælp af Sporveje.

Man maa ved Siden heraf ikke overse, at efter Forslaget, som det foreligger, er det jo ikke Meningen at sløje hverken Frederiksbergs eller Nørrebro's Station, det gaar kun ud paa, at der ikke skal anlægges nogen løftet Forstadsbane; i samme Maal som der er en virkelig Trang til at trafikere den nu bestaaende Linie, bliver det stadigvæk muligt at sætte et passende Antal Tog i Gang mellem Frederiksberg og Hellerup, kun begrænset af, at Befolkningen ikke maa generes for meget af Niveauoverskæringer, og en saadan Trafikering vil ogsaa kunne betale sig for Statsbanerne. Den kunde besørge med en enkelt Togstamme. Herved vil man ikke kunne skaffe de 100 Tog — det er heller ikke disse Bydele tjente med — men man kan faa det Antal Tog, som ikke kan genere, og som dog kan bringe en passende Forbindelse Nord paa.

Hovedgrunden til, at jeg kan gaa med til Nedlæggelsen af Forstadsbanen som personførende, er dog, som jeg sagde før, den store Udvikling af Sporvejsnettet, og jeg finder derfor Anledning til at belyse, hvor komplet Forbindelsen mellem Banenettet og Sporvognsnettet bliver efter det foreliggende Forslag. Naar det gennemføres, bliver jo den gamle Banegaard ledig til Bebyggelse, og Farimagsgade vil da blive ført norden eller vesten for den Bane, der kommer fra Boulevarden ned til Vesterbrogade. Den rammer der Vesterbrogade lige Vest for Frihedsstøtten. Naar man da vil se paa et Kort, vil man finde, at, jeg kan gerne sige, alle Sporvejene røre ved en eller anden af de Stationer, vi faa, de allerfleste ved Hovedstationen. Denne kommer til at ligge lige ud for Frihedsstøtten, ved hvilken der da vil blive et naturligt Berøringspunkt. Dette passer af Valbysporvognene med Fortsættelse til Christianshavn, af Linien fra Frederiksberg Allé med dens Fortsættelse gennem Byen, af Gammel Kongevejs Linien med dens Fortsættelse ad Aaboulevard, af Farimagsgades Sporveje, af Nørrebro Sporvejen gennem Villakvarteret til Kapelvejen, af Brøndshøjlinien og dens

Fortsættelse til Christianshavn, kort sagt, de allerfleste Sporveje ville paa en eller anden Maade berøre Stationen. Paa den søndre Side bliver den berørt af Istedgades Sporvogn. Frederiksborggade Stationen krydses af Hovedlinien til Nørrebro; endelig vil den nordlige og østlige Del af Byen for sine Sporveje faa et Berøringspunkt ved Østbanegaarden. Strandvejen vil faa et ved Svanemøllen, ja selv Tværlinien ad Blegdamsvejen og Ørstedesvej vil faa et Berøringspunkt ved Enghavevejens Station. De se saaledes, at der er neppe en eneste Linie, hvorfra man ikke direkte og uden Omstigning kan komme til en eller anden Station. Dermed er ogsaa Indvendingen mod den væsentligste Forandring, der er foretagen i Forslaget fra i Fjor, for en stor Del hævet, og tilbage blive da de mange betydelige Fordele, som Forslaget nu maa siges at have.

Hovedfordelen kan man samle deri, at Forslaget gaar ud paa at gøre det hele Anlæg færdigt. Hovedindvendingen i Fjor var jo den, at man stod over for et halvfærdigt Anlæg, som man vilde være nødt til om nogle Aar at gaa videre med, og det vilde da atter dreje sig ikke om faa, men om mange Millioner. Denne Hovedindvending er hævet, Forslaget omfatter Dobbeltspor mellem Hellerup og Østerbro, det omfatter samtlige Stationer mellem Valby og Hellerup, det har Hovedstationen gjort færdigt og har taget Værkstederne med. Det eneste, der er udeladt, og som staar tilbage for en fremtidig Slægt — det er dog værd at nævne i dette Øjeblik, netop naar man, som jeg, beklager denne Udeladelse — er at bygge den løftede Forstadsbane, og hele Udgiften til dette Anlæg inklusive de Forandringer, det vil medføre paa Godsbanen, er saadan noget som 4 Mill. Kr., og da et Hovedpunkt i dette Anlæg jo er, at Banen bringes ud af Niveau, og at Byen faar ny Stationer, kan man ikke blot med Rette forlange, men ogsaa sikkert vente ydet de to Millioner af de to Kommuner. Det, der bliver Tale om for Staten, er saaledes i alt et Par Millioner Kroner. Naar man nu har naaet denne paa alle Punkter færdige Løsning, og dog har kunnet bevare hele den Besparelse, som Forstadsbanens Udeladelse bringer, saa at den har kunnet udnyttes til Bygning af Værksteder, saa er det en Følge af, at Baneadministrationen for Alvor har taget til Følge den Opfordring, der i Fjor blev givet til at reducere, hvor reduceres kunde. Det er her dels nogle Sporanlæg, der ere