

tilstræbe at faa gjort. Der er allerede ved et Ændringsforslag. stillet til 3die Behandling i Folketinget, sket noget for at komme der hen imod, men det staa aldeles klart for mig, at der i Fremtiden maa gøres endnu mere. Man opvejer ikke den mangelfulde Forbindelse med Stationerne ved at henvise til Sporvognene. Det er, forekommer det mig, sket i alt for stor Udstrækning, thi ser man lidt nærmere paa Sagen, kunne Sporvognene, som de nu drives, ingenlunde blive nogen virkelig Hjælp for Hovedmængden af Passagerer. Tænke vi paa dem, der skulle til Banen, er det jo bekendt nok. at man ikke kan beregne sin Tid, naar man skal med Sporvognen. Skal man faa Nytte af den. maa man være saa tidlig paa Færde, at man kommer til at ofre en betydelig Tid paa at sidde og vente paa Banen, for ikke at tale om Rejsegodset, som kun i ringe Udstrækning kan beforders med Sporvognen. Drejer det sig om Passagerer, der komme fra Banen, vil jeg henstille at foretage det ganske lille Tankeeksperiment. Lad os sætte, at der kommer et Tog fra Klampenborg, som kan rumme 800 à 1,000 Passagerer. De stige allesammen ud paa en Gang, og saa kommer der en Sporvogn højt regnet hvert tredje eller fjerde Minut, der maaske kan rumme 40—50. Hvad skal det blive til? Det er jo bekendt nok, at saa snart der er en lille Smule Ekstratilstrømning til Sporvognene, kunne de ikke magte den. Det kan derfor ikke hjælpe at regne med dem eller at give Anvisning paa dem som et væsentligt Hjælpemiddel.

Med Hensyn til Adgangen til Stationen er der mange, der have en Del mod, at den ny Station bliver konstrueret saaledes, at man maa op og ned ad Trapper, det er naturligvis ikke saa bekvemt navnlig for ældre rejsende, som naar de kunne gaa lige ud. Men paa den anden Side er det en af de Ulemper, som næsten med Nødvendighed følge med Opfyldelsen af det andet vigtige Krav, at Sporene skulle ud af Gadens Niveau. Der er de Steder, hvor man hjælper sig med en Tilkørsel med fornødent Fald; men det kræver rigelig Plads, da man skal have en betydelig Længde at fordele Faldet paa, og en saadan Plads have vi ikke her i Byen. Noget lettere vilde man komme fra Trap-

perne, hvis man vilde gaa til en betydelig større Perronhøjde, end man i Almindelighed har: naar Perronen er lige i Højde med Vognbunden, er det adskilligt lettere for Passagererne at komme op i Vognene, og det fremmer ligeledes i høj Grad den Hurtighed, hvormed man stiger ind og ud. Jeg tror, det vilde være overordentlig ønskeligt, hvis man kom noget ind paa det. I nær Forbindelse hermed staa jo Løftningen eller eventuelt Sænkningen af Banen. Denne store Fordel er jo naaet.

Jeg kommer nu til et andet Spørgsmaal vedrørende Konstruktionen af Banen; der er der et Par Ting, man særlig maa lægge Mærke til. Hvad er Aarsagen til de allerfleste Jernbaneulykker nu til Dags? Det er enten, at to Tog, som komme hver fra sin Side, løbe sammen, eller at et Tog med stor Hastighed indhenter et andet med ringe Hastighed. For at undgaa eller næsten aldeles umuliggøre saadanne Ulykker, maa man for det første sørge for, at Tog aldrig gaa i modsat Retning paa samme Spor, og for det andet maa man paase, at de Tog, der befare samme Skinner i samme Retning, saa vidt muligt have samme Hastighed. Det er derved, man er kommen ind paa at dele Trafikken saaledes, at der er særlige Spor for Godstrafikken, altsaa den langsomme Trafik med de store og forholdsvis sjældne Tog. Disse langsomme Tog, der skulle holde længe ved Stationerne, ere jo til Hinder for al Persontrafik, men dette kommer man ved den ny Ordning fuldstændig uden om ved overalt at give Godstrafikken sit eget Dobbeltspor, saa at der kun kører Godstog i een Retning paa det ene Spor og i modsat Retning paa det andet Spor. Undersøge vi, hvorledes Godstrafikken til København foregaar, vil al den Trafik, der kommer Vest fra, komme ind Syd om Vestre Kirkegaard til Godsbanestationen, og al den Trafik, der kommer Nord fra eller Øst fra, fra Frihavnen, vil blive ført ad den ny Forstadsgodsbane ligeledes Vest om Frederiksberg til Godsbanestationen. Godstrafikken vil altsaa aldeles ikke komme i Berøring med Persontrafikken. For dennes Vedkommende er der jo Fjerntog og Nærtog. De første ere Tog, der køre hurtigt og langt, inden de holde, og derfor let ville indhente de Tog, der besøge Nær-