

saa direkte Forbindelse som muligt med *Centrerne i Hovedstaden* og at sætte de forskellige Bydele og Kvarterer i nem indbyrdes Forbindelse.

Bybanerne bør derfor ikke her — saa lidt som de er det i Udlandets store Byer — være ydre beliggende „Tværlinier“ eller „Ringbaner“, men netop „Radialbaner“ for ad korteste Vej at naa ind til Byens Centrer. For at betjene Trafikken bør de følge de mest bebyggede Gadelinier og have Stoppesteder i ringe indbyrdes Afstand.

„Bybanerne“ træder derfor alle Vegne i Virkeligheden i Stedet for Sporvogne, idet de paa særlig befærdede Steder er førte enten over eller under Gaderne for ikke at genere Trafikken, og deres Materiel og hele Udstyrelse medfører, at de ikke kan drives sammen med Jernbanerne. De er derfor heller ikke byggede som integrerende Dele af Statsbanenettene, men deres Anlæg er — ligesom for Sporvognenes Vedkommende — overladt private Selskaber eller vedkommende Kommuner.

Hr. Erslev sammenblander Statsbaneopgaver og Bytrafikopgaver!

Naar der blandt Publikum tales om „Bybaner“ og „Ringbaner“, tænker Publikum som oftest paa Berlin, som er den større By med slige Baner, der ligger København nærmest og er bedst kendt, og Betegnelserne „Stadtbahn“ og „Ringbahn“ har ofte givet Anledning til Misforstaaelser og bibragt Publikum den fejlagtige Tro, at disse Baner særlig er byggede for Persontrafikkens Skyld, og at det navnlig er saadanne Baner, som bør tilstræbes til Besørgelse af Bytrafikken i en stor By.

Denne Opfattelse er, som nævnt, en Misforstaaelse.

Ser man paa Banenettet i Berlin, er dette — som i næsten alle større Byer — karakteriseret ved, at Banerne fra de forskellige Egne af Landet fra alle Sider er førte ind til Byen med hver sin Endestation i Udkanten af Byen. Disse Stationer er Endepunkter for Persontrafikken, og rejsende, der for Eksempel kommer fra Nord og vil videre med en Bane Syd paa, maa derfor i Regelen køre med Automobil eller Sporvogn fra den ene Banegaard til den anden. Dette Forhold kunde imidlertid kun gaa an for *Persontrafikkens Vedkommende*; for *Gods-trafikken* derimod maatte man skaffe særlige Veje til at føre de gennemgaaende Godstog videre, og dette opnaaedes ved Anlæg af *Ringbanen*.

Langt fra at være beregnet paa Bytrafik er Ringbanerne ved de store Byer tværtimod særlig anlagte for Gods-trafikkens Skyld; at de desuden, saa vidt gørligt, ogsaa benyttes til anden Trafik (Persontrafik), er jo kun naturligt.

Et ganske lignende Forhold gælder for den meget omtalte „Stadtbahn“, som er ført tværs igennem Berlin fra Øst til Vest. Dens Hovedopgave var at danne en direkte Forbindelse mellem Banegaardene i de to Byender, saaledes at Fjerntrafiktogene kunde føres videre direkte gennem Byen, altsaa ganske det samme Forhold som ved Boulevard-Banen her i Byen, hvis Hovedopgave ligeledes er at sætte de to Banegaarde, Hovedstationen og Østerbro Station, i indbyrdes Forbindelse og skabe en gennemgaaende Linie for Fjerntrafikken samtidig med, at man ad samme Vej skaffer en Del af Byens nærmeste Opland en nem og direkte Tilslutning til Byens Centrer.

Hr. Erslev fremhæver i sit Forslag, at det gælder om ved Ordningen af de fremtidige københavnske Banegaardsforslag at drage Omsorg for, at Københavns Hovedbanegaard ikke overbelastes.

Dette er selvfølgelig rigtigt, og herpaa tager Statsbanernes Forslag til Ordning af de fremtidige Jernbaneforhold ogsaa i høj Grad Sigte, idet Hovedbanegaarden ved den kommende endelige Ordning gøres til Gennemkørselsstation for en betydelig Mængde Tog, for hvilke den hidtil har været Ende- eller Udgangsstation.

Hovedtanken i Statsbanernes Forslag til den fremtidige Ordning gaar ud paa ved en løftet Linie fra Valby over Frederiksberg Station, Rolighedsvej, Nørrebro til Hellerup (den saakaldte indre Ringlinie) at skabe en *Tilbageløbslinie* for Klampenborg- og Holtetog, saaledes at indgaaede Tog ad Boulevardlinien til Ho-