

vedbanegaarden ikke behøver at stoppe op her, men kan løbe videre ad nævnte Linie tilbage til deres Udgangspunkter. Herved lettes Hovedbanegaarden i høj Grad, og man anser fra Statsbanernes Side en saadan Tilbageløbslinie for nødvendig.

Betydningen af Linien som „Bybanelinie“ kommer altsaa trafikteknisk set først i anden Række.

Set frem i Tiden tænker Statsbanerne sig Nærtrafikken eventuelt ordnet ved en Art „Sløjfekørsel“ med Sløjfens to Endepunkter henholdsvis i Holte og Klampenborg og Knudepunktet i Hellerup. Et indgaaende Holte- eller Klampenborgtog kunde da tænkes at befare Ringen: Hellerup, Boulevarlinien, Hovedbanegaarden, Valby, Frederiksberg, Nørrebro, Hellerup afvekslende i den ene eller den anden Retning, og man fik herved en baade bekvem og økonomisk Trafikordning.

Om man for den omhandlede Tilbageløbslinie vil vælge den hidtil paa-tænkte over Frederiksberg og Rolighedsvej (den saakaldte indre Ringlinie) eller en længere ude beliggende Linie langs Grøndalsaaen, er for saa vidt af mindre Betydning, naar blot Princippet som Tilbageløbslinie opretholdes. Linierne er lige lange og Bekostningen ved Gennemførelsen af dem omtrent den samme. For den indre Linie taler, at de nødvendige Ekspropriationer her alt er foretagne, at Linien passerer et af Byens tættest befolkede Kvarterer, at Anlægget bliver enklere under Hensyn til den med Grøndalsaalinen forbundne vanskeligere Passage over Nørrebrogade og Slingerup-Banens Grund, samt endelig at Forholdene for Stationsanlæg i det hele er heldigere ved den indre Linie end ved Grøndalsaalinen.

Betragter man Hr. Rolf Erslevs Forslag, ser man, at Princippet om en Tilbageløbslinie for Nærtrafiktoget er brudt.

Hr. Erslev erstatter „Tilbageløbslinien“ med en Tværlinie, som fra Klampenborg over Hellerup—Nørrebro følger den ydre Godsbane langs Grøndalsaaen over Vanløse og Vigerslev og videre til Kildebrønde.

Ved en saadan Linie kan Statsbanerne imidlertid ikke akkviescere, dels fordi Tilbageløbslinien herved er brudt, og dels fordi Bebyggelsen i de Kvarterer, som Hr. Erslevs Tværlinie forbinder, er højst forskellig. Man skal i saa Henseende anføre, at Charlottenlund og Klampenborg har en gammel og tæt Bebyggelse, i Sammenligning med hvilken Bebyggelsen Sydvest paa (Kildebrønde) intet er at regne, saaledes at langt største Parten af Togene — ved en Togmængde, som svarer til Klampenborg-Banens Behov — vilde komme til at løbe saa godt som tomme paa hele Strækningen fra Byen mod Sydvest, og Linien vilde som Følge heraf blive meget uøkonomisk.

Endnu væsentligere er imidlertid de Mangler, der som Følge af „Tværlinien“ hæfter ved den Maade, hvorpaa Hr. Erslev tænker sig Godsbanerne anordnede.

Fra Nord-, Kyst- og Frederikssund-Banen samt fra Frihavnen, Frederiksberg og Nørrebro haves en betydelig og stadig stigende Godstrafik til Landets Stationer Vest for Vigerslev. De indskrænkede Pladsforhold paa Nørrebro har hidtil lagt sig hindrende i Vejen for i større Omfang at føre denne Trafik direkte over Nørrebro og Frederiksberg og videre udad Vestbanen, saaledes at Vognene hidtil har maattet føres ind over Godsbanearealet for der at indrangeres i vestgaaende Tog, hvilket er et Spild baade af Tid og Arbejde, men netop ved Anlægget af den nye Nørrebro Gods- og Rangerstation har man opnaaet at kunne føre Godstrafikken udenom Godsbanearealet direkte til og fra Vestbanen.

Ved Hr. Erslevs Forslag vil imidlertid denne direkte Forbindelse for Godstrafik til og fra Vestbanen brydes, og hele Trafikken maa rebroussere ind over den paatænkte nye Rangerbanegaard ved Vigerslev, for Frederiksberg Station og Frederikssund-Banens Vedkommende endda ved dobbelt Rebroussement.

Det Spild af Arbejde og Tid, som herved forvoldes, er saa stort, at man alene af denne Grund maa anse Hr. Erslevs Projekt for uantageligt i den foreliggende Form.