

Vedrørende forskellige andre Punkter i Hr. Erslevs Forslag bemærkes følgende:

Hr. Erslev fremhæver, at Statsbanernes indre Linie Valby—Frederiksberg—Nørrebro er uretfærdig mod Køge- og Roskilde-Banen, men dette kan ikke anerkendes. Hr. Erslev forudsætter selv i sit Forslag Omstigning til og fra Tværlinien i Vigerslev, men overser formentlig, at ogsaa Statsbanernes Linie vil give Omstigning til Køge- og Vestbanen efter Omstændighederne enten i Valby eller paa Hovedbanegaarden.

Den af Ingeniør Erslev som Hovedgevinst ved Tværlinien betegnede Omstigningsforbindelse til *alle* Stambanetog i Vigerslev og Hellerup vil i øvrigt give Anledning til en Forlængelse paa flere Minutter af samtlige Stambanetogs Befordringstider og vil saaledes være et væsentligt Tab for langt de fleste Stambanetogs rejsende.

Ingeniør Erslev fører 3 nye Stambanelinier ind til Københavns Hovedbanegaard (Slangerup-Banen, Jyllinge-Banen og Køge-Banen), der saaledes bliver Udgangsstation for langt flere Tog end tidligere; da tillige en Del af Depotsporpladsen ved Hr. Erslevs Forslag beslaglægges af et nyt Dobbeltspor, vil mange af Togstammerne ikke kunne rummes paa Hovedbanegaarden, og da baade Toggang og Rangeringsforholdene vil forbyde, at de føres tilbage til den af Ingeniør Erslev planlagte Banegaard i Vigerslev, maa de føres videre mod Østerbro. Hertil kommer, at efterhaanden som Byen vokser mod Nord, vil Kravene ogsaa vokse om Videreførsel af Fjerntrafikkens Tog Vest fra gennem Boulevard-Banen til Østerbro, og da der paa Østerbro Station kun kan skaffes Plads til ganske faa Togstammer, maa en Plan over en fremtidig Ordning af de københavnske Jernbaneforhold ogsaa rumme Plads til en Opstillings-Banegaard for Persontog; men efter det foreliggende synes Ingeniør Erslevs Plan ikke at gøre dette.

Ingeniør Erslevs Plan karakteriseres derhos ved talrige Niveauskæringer mellem stærkt befærdede Personbaner, og da disse Niveauskæringer indeholder en betydelig Fare for Driftssikkerheden samt kræver et kostbart Tilsyn, maa de betegnes som en væsentlig Mangel ved Planen.

Sluttelig skal bemærkes, at Hr. Erslevs Forslag i det hele er saa løst og lidet oplyst baneteknisk og ingeniørmæssigt set, at det ikke er muligt at danne sig et blot nogenlunde paalideligt Skøn over Udgifterne derved eller over, om Forslaget overhovedet er gennemførligt. Dog synes Hr. Erslev ved sine mange nye dobbeltsporede Linier, sine nye Stationsanlæg og sin Driftsplan at være inde paa en Ordning, som er saa kostbar, at Udgiften paa ingen Maade kan antages at staa i rimeligt Forhold til de paaregnede Fordele.

Paa ganske enkelte Punkter forsøger Hr. Erslev at detaljere sit Forslag baneteknisk set, og man skal i denne Forbindelse bl. a. henlede Opmærksomheden paa et Punkt, som Hr. Erslev gentagne Gange er kommet tilbage til som en særlig Fordel ved sit Forslag fremfor Statsbanernes, nemlig Person- og Godsbanens Skæring med Nørrebrogade (jfr. Side 3 i Hr. Erslevs vedlagte Skrivelse af 24. September d. A. til Ministeren for offentlige Arbejder).

Hr. Erslev foreslaar her at gaa under Nørrebrogade ved en Forsænkning af Banen paa Strækningen Tagensvej—Nørrebrogade—Godthaabsvej i Modsætning til Statsbanerne, som paa denne Strækning foreslaar løftet Bane paa Dæmning.

Dette Forslag fra Hr. Erslevs Side er imidlertid uheldigt allerede som Følge af, at Hr. Erslev overser, at han senere ved Godthaabsvej er nødt til at løfte Banen lige saa meget, som han ved Nørrebrogade sænker den, saaledes at der altsaa ikke opnaas nogen Driftsbesparelse, ganske bortset fra, at en Forsænkning af Banen vilde fordyre Anlægget med flere Millioner Kroner, foruden at Forsænkningen med de af Rolf Erslev angivne Faldforhold vilde medføre saa uheldige Forhold paa Nørrebros Gods- og Rangerstation, at Forslaget alene af denne Grund maa betegnes som uigennemførligt.

Hvad angaar de øvrige i fornævnte Skrivelse fremsatte Paastande bemærkes følgende: