

sig? Det ligger jo nær at se. Før 1894 var hele Godstrafikken forenet med Persontrafikken paa det samme Areal, som nu er frit til Persontrafikken og til Ilgodstrafikken alene. Før 1894 var al Persontrafik i Kjøbenhavn knyttet til den Streng, som gaar fra Vesterbrogade til Udløbet til Passet mellem Søerne, altsaa det, der nu betegnes ved Hovedbanegaarden, Nordbanegaarden, Klampenborgbanegaarden osv. Efter 1894 have vi faaet Østbanegaarden, som formentlig maatte kunne tage en stor Del af Persontrafikken. Hvorledes stiller det sig nu hermed? Jeg tror ikke, man vil kunne nægte, at det var aldeles urimeeligt at sige andet, end at Godsbanegaardens Flytning har bevirket en Lettelse paa mange Maader, og at det var en aldeles umulig Tilstand, som før 1894 raadede paa vore Banegaarde. Vi maa ikke glemme, hvad de Herrer ville have set af de aarlige Driftsberetninger fra 1894—1901, at den kjøbenhavnske Trafik er tiltaget ganske overordentlig meget i den Tid, men sikkert nok er det, at der er bevirket en Lettelse, men Lettelsen falder paa nogle ejendommelige Punkter, som man maaske ikke straks gør sig klart. Et Hovedpunkt, hvorpaa der er indtraadt en forbedret Tilstand, er Ilgodsekspeditionen. Aflæsning og Paalæsning af Ilgods foregik før paa Perronen sammen med Rejsegods paa den mest generende Maade for dette, og navnlig var det generende for Persontrafikken. Man er bleven fri herfor, idet man har faaet nogle tidligere Godspakhuse til Brug for Ilgodsekspeditionen. Den er altsaa kommen ganske bort fra det tidligere Sted, og de tidligere Lokaler til Ekspeditionen af Ilgodset — jeg tror ikke, jeg tager fejl — ere tagne til Posthuset, saa at Banepostkontorernes Forhold ere blevne betydelig bedre, end de vare før. Endelig vil man kunne se, at der kommer en Del færre Tog ind gennem Passet mellem Søerne, altsaa det Pas, der betegner Udløbet for al Trafikken, idet nemlig Godstogene ikke længere komme ind den Vej. Nogen Lettelse har dette bevirket, men den er just ikke overvældende stor, fordi man ogsaa før 1894, før Godsbanegaarden blev tagen i Brug, sørgede for, at Godstogene kom ind paa Tider, hvor de ikke vare til Gene for den øvrige Trafik. Jeg nævner dette, og jeg kunde nævne flere mindre betydelige Punkter, hvor Godsbanegaardens Flytning har lettet, de-gageret det nuværende Banegaardsterrain for en Del af det Arbejde, der skulde præsteres der. Men det, som var Hovedska-

vankerne ved vore Hovedbanegaardsforhold, er i Virkeligheden ikke blevet forbedret det mindste ved det, der er foregaaet. Det, der nu navnlig her er Hovedsagen, er, at vor Hovedbanegaard er meget uheldigt indrettet efter den Trafik, som nu finder Sted, og efter de Krav, man nu stiller til en Personbanegaard. Den har en Endestations Mangler og ikke dens Fortrin. Den ser ud, som om den var en Gennemgangsstation og er alligevel en Endestation. Den har et ganske overordentlig ringe Antal Perroner, og dette ringe Antal Perroner bevirker, at Forholdene paa Afgangstider ere i høj Grad generende og vanskelige, men paa Ankomstationen intet mindre end livsfarlige. Paa Afgangstationen tør man ikke sige andet, end at Forholdene ere vanskelige, men overkommelige. Man har kun een Perron for Afgang, hvilket man vist ikke kender i nogen anden By, men Forholdet er det, at naar man vil lade Togene vente tilstrækkelig længe, kan man jo nok efterhaanden ekspedere dem. Det er ikke muligt for os at lade Togene gaa med meget korte Mellemrum. Der skal jo dog Tid til, at Toget kan køre frem, Passagererne komme ud, Venner og Bekendte faa snakket af og taget Afsked, og det kan efter danske Forhold ikke gaa saa grumme hurtigt. En halv Snes Minutter skal der dertil, og hurtigere end 12—15 Minutter efter hinanden kunne Togene ikke gaa. Komme vi derimod til Ankomstationen, er Forholdet jo det, at der i Virkeligheden, principielt set, kun er et Spor, men faktisk er der to. Der er indrettet et Sidespor, saaledes at man kan lade to Tog holde ved Siden af hinanden — nota bene, naar de ikke ere for store, for saa er der ikke Plads til dem. Hvis Toget er langt, kan det ikke holde paa det mindre Spor — det hedder vist Jernhallen — uden at mere end Halvdelen af Toget vil gaa langt uden for Perronen, saaledes at Folk maa stige op og ud midt paa det fri Banelegeme, hvilket dels er meget besværligt, dels ikke helt uden Fare. Den Vej, man i Almindelighed gaar, er at lade to Tog holde efter hinanden paa selve Hovedsporet, og dette at lade det udelukkende komme an paa en Lokomotivførers Konduite at lade et Tog komme farende ind paa et, der holder i Førvejen, ja, det er i Sandhed i høj Grad dristigt. Det skal vel siges til vort kjøbenhavnske Banegaardspersonales Ære, at det er med en ganske overordentlig Dygtighed og Omsigt, Arbejdet gøres derude — og det er bekendt, at særlig en