

get nær ved  $\frac{1}{4}$  af al den Trafik, de danske Statsbaner have at besørge. Naar derfor i den sidste Menneskealder de rejsendes Antal er steget fra lidt over 1 Million til  $7\frac{1}{2}$  Million og Godset fra knap 2 Millioner Centner til omtrent 32 Millioner Centner, saa vil man kunne forstaa, at Anlæg, der skulle besørge denne Trafik, maa faa ret store Dimensioner. Men foruden den stærke Vækst i Trafikken er der en anden Grund til ikke at opsætte en Forbedring af disse Forhold, og det er den, at vi samtidig staa over for en voksende Bebyggelse, ikke blot i Hovedstaden, men næsten i endnu højere Grad i dens Omegn. Det er ikke saa let her at fremføre Tal, men det behøves heller ikke; thi jeg er vis paa, at alle ærede Medlemmer, der ere komne her til Kjøbenhavn, enten fra Vest ad Vestbanen eller Nord fra ad Nordbanerne, have ikke kunnet undgaa at lægge Mærke til, at hvor de i Fjor saa bare Marker, se de nu ikke nogle faa Bygninger, men hele smaa Villabyer; det vil med andre Ord sige, at de Anlæg, der i Øjeblikket kunne udføres for hundrede Tusinder, ville om nogle Aar maaske koste Millioner, det, der i Aar er gennemførligt, vil om faa Aar kunne være uoverkommeligt. Det var disse Betragtninger, der bevirkede, at man inden for den Kommission, der sidst behandlede dette Spørgsmaal, hurtig var klar over, at man ikke kunde nøjes med at forlange en Lappen paa det bestaaende, en Løsning, der i Øjeblikket kunde tilfredsstille; men at, naar man vilde handle fornuftigt over for Statens Finanser, maatte man forlange en Løsning, der kunde vare gennem Tiderne. Derfor hed det ogsaa i den første Paragraf af det Program, som blev lagt til Grund for Konkurrence, at det, man vilde have, var Forslag til en definitiv Løsning af Banegaardsforholdene mellem Vigerslev og Hellerup, den Strækning, det foreliggende Forslag omhandler. Det fundamentale Spørgsmaal, som vi her maa stille, er da dette: Kan man, naar vi nu have udført disse store Arbejder, sige, at saa ere Forholdene ordnede, i alt Fald for saa lang Tid, som der er Mening i at tage Hensyn til her? Til Besvarelsen heraf vil jeg da først fremdrage forskellige af Hovedpunkterne i dette og derimellem først det, at Forslaget saa klart og bestemt gaar ud paa at sondre mellem de forskellige Trafikarter, Godstrafik og Persontrafik, og af denne atter mellem Nærtrafik og Fjerntrafik. Disse udsondres af den gode Grund, at de forskellige Arter af Trafik stille ganske forskellige Krav. Godstogene

ere store, men ikke mange, og de ere langsomt kørende. Nærtrafikken kræver et stort, stadig voksende Antal, men ikke hurtiggaaende Tog, medens de saakaldte Eksprestog alle samle sig inden for det, der kaldes Fjerntrafikken; denne kræver derhos som Regel ikke flere Tog, end at man kan gaa ud fra, at det ene Tog kan føres frem uden at genere det andet, naar de have deres egne Spor. Betydningen af saaledes at sondre mellem de forskellige Arter af Trafik vil ikke mindst være klar for dem, der have rejst i England. England er med Hensyn til Jernbanetrafikken overordentlig lykkelig stillet. Man kan paa engelske Baner holde ikke blot høje Takster, men Takster, der bogstavelig talt ere dobbelt saa høje som vore. Trods det kunne de have en Trafik, der er aldeles svimlende i Sammenligning med vor; deraf følger naturligt, at hvad der er nødvendigt til at gennemføre denne Trafik, det kan man tillade sig, selv om det koster en Del Penge. Ikke desto mindre ville de, der have rejst i England, ikke have undladt at lægge Mærke til, hvorledes man med Persontogene Gang paa Gang bliver standst midt ude paa Banerne. Naar man saa spørger: „Hvorfor stopper Toget her?“ faar man Svaret: „Jo, der er Signal imod os“, og spørger man videre: „Hvad er Grunden til, at der er Signal imod os?“ hedder det gerne: „Det er rimeligvis, fordi Togene ikke kunne komme ind ved London.“ At disse Vanskeligheder opstaa ved London er en naturlig Følge af, at det har været saa at sige umuligt ved de mange Londonerstationer at skaffe lignende gode Forhold, som dem Forslaget vil bringe os. Der sidder et Medlem her lige over for mig, der har rejst sammen med mig i England; han vil vistnok mindes, hvorledes vi Gang paa Gang standsede midt ude i Landet, og naar vi spurgte om Grunden, var Svaret i Reglen, at det var vel, fordi Togene ikke kunde komme ind ved Endestationen. Ved den her foreslaede Løsning kommer man fuldstændig ud over det. Det er jo i øvrigt et Forhold, som vi kende ogsaa herhjemme fra. Det er kun et Par Aar siden, at det var meget almindeligt, at Persontogene standsede ved Ladegaardsmarken, og de ikke blot standsede, men de kunde holde en 10—15 Minutter. Nu hænder det ikke saa hyppigt, først og fremmest fordi vi efter Anlæg af den ny Godsbanegaard have faaet de bedre Forhold, som ere en Følge af, at Hovedbanegaarden er bleven fri for Godstogene, men