

spilder megen Tid derved, at man saa sjældent kan finde et Tog, som man rent ud sagt gider køre med. Hvorfor er man ikke forlængst kommet ind paa den Vej at afløse Godstog med Persontog og ganske specielt: hvorfor har man ikke for længe siden gennemført dette paa Strækningen Kjøbenhavn—Roskilde, hvor der ikke er nogen som helst Anledning til at sidde og slæbe med Personer i Godstogene, men hvor man kunde gennemføre Godstog til de forskellige Jærnbaner, som forgrene sig fra Roskilde, saaledes at man i disse Godstog samlede hele Godsmassen og altsaa samtidig kunde føre udelukkende personførende Tog paa disse Linier, selv om man saa ogsaa skulde gaa over til noget, som lignede Omnibusdrift, hvad man har gjort paa andre Steder. Det vilde ogsaa hjælpe til det Lands Opkomst, som ligger imellem Kjøbenhavn og Roskilde. Der have vi et grelt Eksempel paa, hvad Forskel der er paa en hyppig Jærnbanelforbindelse og en mere sjælden, idet den enorme Udvikling Landet omkring Hellerup har taget, ganske udelukkende skyldes det Utal af Tog, der løber der, den Masse af Tog — jeg mener ikke dermed noget ondt — som gaa til Hellerup og tilbage derfra. Det kan ses deraf, at Landet inden for Hellerup er ikke halvt saa bebygget som Landet omkring Hellerup, men hvorledes ligger Landet mellem Kjøbenhavn og Roskilde hen i dette Øjeblik omkring Glostrup, Taastrup og Hedehusene? Der er ingen Bebyggelse og ingen Befolkning, fordi ingen Kjøbenhavnere kan være tjent med at tage den Billiggørelse og sanitære Velsignelse, som det for ham vilde være at flytte derud, han kan ikke komme til Kjøbenhavn i rette Tid eller hyppig nok.

I denne Forbindelse maa jeg anke over, at man ikke holder Togtiderne tilstrækkelig. Jeg ved ikke ret, om jeg skal begynde med at sige, at det er noget paa-faldende, at Statsbanedriften netop har lagt de stærkt personførende Tog, de hurtige Tog saa tæt paa hinanden, at de allerede af den Grund have ondt ved at holde Tiderne. Jeg tager et enkelt Eksempel for at vise min Tanke. Det er ganske paa-faldende, at man har et Iltog, der fra Vestjylland kommer ind til Kjøbenhavn 7,52 om Aftenen, medens der 8 Minutter senere, Kl. 8 præcis kommer det stærkt, maaske endnu stærkere, personførende Tog fra Berlin. Det synes mig, at der ikke kan være Tvivl om, at man maatte kunne skille disse Iltog længere fra hinanden, saa at det var muligt for det forreste af dem

at blive ekspederet paa Kjøbenhavns Station, før det andet kom ind, og jeg vil antage, at mange ærede Medlemmer ville vide, hvilke Forsinkelser dette kan give Anledning til. Jeg har selv i det forløbne Efteraar været med til at sidde i 26 Minutter i Toget fra Berlin mellem Frederiksberg og Kjøbenhavn Station, deraf holdt Toget i 3 Minutter tværs over Ørstedvej, saaledes at det forhindrede al Sporvognstrafik og anden Trafik, saa rykkede det frem og holdt de øvrige 23 Minutter foran Ørstedvej, alt, fordi Toget fra Vestjylland var kommet ind for sent og ikke kunde ekspederes fra Stationen. At dette igen giver Anledning til, at der ikke kan blive Forbindelse imellem disse Tog fra Vestsjælland og de nordgaaende Tog ad Helsingør til, vil enhver kunne sige sig selv, og allermindst kan det ske, at man faar sit Gods udleveret paa Kjøbenhavns Banegaard, saa at man kan komme i Forbindelse med de korresponderende Tog paa Nordbanen. Den Aften, jeg her har omtalt, nægtede man rent ud at udlevere Godset, det vil sige, man sagde høffig, at man ikke var i Stand til at tilvejebringe Godset samme Aften og anmodede samtlige rejsende om at komme igen næste Morgen for at hente deres Gods. Jeg iagttog de samme Tog tre Aftener i Træk, og det var tilnærmelsesvis den samme Forestilling, man havde hver Aften. Jeg finder dog, at det er i høj Grad beklageligt, og jeg betænker mig ikke paa at sige, at de Foranstaltninger, som skulde være foretagne til at afhjælpe denne Nød, vare ikke alene det, at man skulde have skilt Togtiderne fra hinanden, hvilket man saa let kunde, men ogsaa det, at man skulde have frembragt en Forbedring af de kjøbenhavnske Stationsforhold. Men jeg vil spørge Landstinget, om det har set noget til Forslag i saa Henseende fra Regeringens Side siden 1893, endskønt man dog vel maatte kunnet forudse, at Jærnbannerne gennem Udviklingen af de 28 Privatbaner i 1894 vilde modtage en saa enorm Fremgang, at Personbanegaardsforholdene, som allerede vare trange og farlige i 1893, vilde blive hartad umulige inden en ret lang Periode. Jeg skal vel erkende, at dette Forhold ikke direkte henhører under Statsbanedriften og kun kommer til at henhøre derunder, fordi Generaldirektøren for Statsbanedriften ogsaa er Overingeniør for de ny Anlæg. Naar jeg siger, at man ikke har kunnet holde Togtiderne, beror det ogsaa paa et andet Forhold. Hvorfor afskaffede man i sin Tid de høje Perroner, og hvorfor har