

Dette var altsaa Stillingen umiddelbart før Krigens Udbrud: Man stod med en Køreplan, der passede til Trafikken som Haand i Handske — en Køreplan, hvis Margen næsten helt var opbrugt. Den pludselige og voldsomme Stigning af Godsmængden maatte følgelig medføre en overordentlig Forøgelse af Særtogskørselen. I Aaret 1913 kørtes med *Godssærtog* i alt 409,090 km, i Aaret 1915 derimod 1,525,073 km — en Stigning af ikke mindre end 272,8 pCt. Mest muligt har man søgt at begrænse Særtogskørselen dels ved at presse saa meget af Godsmængden som muligt ind i den ordinære Toggang, dels ved at udnytte Trækkekraften i Togene stærkest muligt (jfr. den tidligere berørte Forøgelse af Togbelastningen med 10,7 pCt); men Godsmængdens hele Strømløb har i Krigsaaret 1915 været saa uroligt og uberegneligt, med pludselige Skiftninger (man skal her bl. a. minde om Opgivelsen af Esbjerg som Eksporthavn til Fordel for Aarhus), at en udstrakt Særtogskørsel har været ganske nødvendig af Hensyn til en effektiv Betjening. Godsmængdens Stigning i 1915 har ikke alene været overvældende stor, men den har i Aarets forskellige Maaneder (i Forhold til den tilsvarende Kurve for 1913) vist meget ujævne Stigninger, lige fra et Minimum paa 7,8 pCt. (i April) til Maksimum 39,4 pCt. (i November). Ogsaa den intensive Vognudnyttelse, der kræver en hurtig Opsamling og Placering af de tomme Vogne, medfører en Del Særtogskørsel.

Foruden den store Mængde Godssærtog har der endvidere været en Del *Person-Særtogskørsel* (midlertidige Togdoubleringer, Militærtog, Ferietrafik o. s. v.), og her er der Grund til at bemærke det særlige Forhold, at medens Godstrafikken — fraset en Stigning i Juli Maaned — sædvanlig lægger sig i Sommerperioden, hvor Persontrafikken har *sin* store Stigning, har man i Sommeren 1915 maattet arbejde under Presset af en *samtidig* Stigning af *begge* Arter Trafik.

Naar det nu endvidere erindres,

at Godssærtogskørselen medfører paa Strækningernes Stationer et betydeligt Rangeringsarbejde, der som Regel maa foregaa over Togvejen og virke i høj Grad hemmende for Toggangen (Rangeringen med Toglokomotiver steg fra 1913 til 1915 med 24,7 pCt.),

at Særtogskørselen væsentlig er sket paa *Hovedlinierne*, der i Forvejen er stærkest optagne,

at Særtogskørselen ved sin Indfletning i den ordinære Toggang nødvendiggør en Mængde Krydsninger og Overhalinger, der af Hensyn til Togsikkerheden maa kræve sin Tid, og endelig,

at den ordinære Toggang gennem alle disse Forhold rammes haardt netop der, hvor den er haardest spændt og mest følsom, nemlig paa *Hovedlinierne*, hvor den har betydende Tilslutninger, gennem hvilke Forsinkelserne spores over hele Statsbanenettet,

saa vil man sikkert forstaa, at Statsbanedriften med de nuhavende Driftsmidler har staaet og fremdeles staar overfor et Enten-Eller:

*enten* at stoppe for Godstrafikken ved den Grænse, indenfor hvilken det er muligt at sikre den ordinære Toggang en uhindret Afvikling, *eller* — som man har gjort i den nu forløbne Tid — at betjene Godstrafikken lige op til Trækkekraftens, Vognparkens og Anlæggenes yderste Evne og tage de deraf følgende uundgaaelige Forsinkelser for den ordinære Toggang — og de Klager, der lige saa uundgaaeligt er en Følge deraf.