

XII. Trafikforhold

Køreplan og Toggang

KØREPLANEN for Aabningsdagen den 26. Juni 1847 var følgende:

Fra København:

Forløber Kl. 11½: Lokomotivet »Odin«.

Train Kl. 12: Lokomotivet »Danmark«, Postvogn, Musikvogn, en III Kl. Vogn, en kongelig Vogn, to I og II Kl. Vogne og to III Kl. Vogne.

Reservelokomotiv Kl. 12¼: Lokomotivet »Sjælland«.

Toget blev tilbagekørt Kl. 3.

Fra 27. Juni til 31. Oktober 1847 kørtes der efter følgende Køreplan:

Fra København: Kl. 7,30, Kl. 14,30 og Kl. 22,30 (Natfart)

- Roskilde: - 6,00, - 13,00 - - 21,00 (—)

Fra 1. November 1847 til 31. Marts 1848 blev der taget Hensyn til den mørke Aars-tid og kørt saaledes:

Fra København: Kl. 8,30, Kl. 14,30 og Kl. 22,00 (Natfart)

- Roskilde: - 7,00 (Natfart), Kl. 13,00 og Kl. 16,00 (Natfart)

I Dagfart brugtes 10 Minutter pr. Mil, i Natfart 15 Minutter pr. Mil.

Efter Afgang fra København standsedes ved Stationerne »Valdby, Glostrup, Kjøgeveien, Hedehusene og Roeskilde«. Opholdet paa Stationerne var for Kjøgeveien (Taastrup) 4 Minutter, for de øvrige Stationer 3 Minutter.

Befordringstiden var mellem København og Roskilde i Dagfart 53 Minutter, i Natfart 73 Minutter.

Togene befordrede Personer og Gods.

Udviklingen af Toggangen med personførende Tog fremgaar af følgende Oversigter:

I. Det gennemsnitlig daglig kørte Antal Persontogskilometer for hele Landet.

	Damp	Benzin-Motor	Diesel-Motor	Lyntog	Elektr. Tog	Ialt
Sommer 1847	187	—	—	—	—	187
1856	847	—	—	—	—	847
1870	5.086	—	—	—	—	5.086
1880	11.100	—	—	—	—	11.100
1890	15.373	—	—	—	—	15.373
1900	25.160	—	—	—	—	25.160
1914	32.628	—	—	—	—	32.628
1920	19.954	—	—	—	—	19.954 ¹⁾
1930	43.895	7.748	2.591	—	—	54.234
1939	30.695	5.734	20.224	5.090	5.938	67.681
1946	23.868	1.035	16.245	4.891	6.536	52.575 ¹⁾

1) Efter Krigen.

II. Antal personførende Plantog paa enkelte Hovedlinier.

(Angivelsen gælder kun den ene Retning; som Regel findes tilsvarende Antal Tog i modsat Retning)
L = Lyntog, H = Hurtigtog, P = Persontog, B = Blandet Tog.

	København-Hillerød			København-Helsingør (Kystbanen)			København-Vordingborg				København-Kalundborg			
	P	B	Ialt	H	P	Ialt	H	P	B	Ialt	H	P	B	Ialt
1847														
1856														
1870	3	1	4											
1880	2	3	5					2	1	3		2	1	3
1890	4	5	9				1	1	3	5		2	2	4
1900	9		9	1	9	10	3	4		7	1	4		5
1910	11		11	3	12	15	4	5		9	1	4		5
1920	7		7		7	7	1	3		4		3		3
1930	14		14	2	15	17	4	6	1	11	1	5	3	9
1939	16		16	2	22	24	6	5		11	2	8		10
1946	14		14	2	13	15	2	5		7	1	6		7

	København-Korsør					Nyborg-Fredericia					Fredericia-Vamdrup-Padborg				Fredericia-Esbjerg					
	L	H	P	B	Ialt	L	H	P	B	Ialt	H	P	B	Ialt	L	H	P	B	Ialt	
1847																				
1856			2	1	3															
1870		1	1	1	3			3	1	4		2	2	4						
1880		1	1	2	4		1	1	3	5	1	1	5	7			1	3	4	
1890		2	2	4	8		2		3	5	2		5	7			1	4	5	
1900		6	1	4	11		4	1	5	10	3		6	9		1	3	2	6	
1910		7	5	1	13		6	1	5	12	3	1	6	10		2	3	3	8	
1920		2	2	2	6		2	1	4	7	1	2	6	9			2	3	5	
1930		8	7	2	17		7	8	2	17	2	6		8		2	7	1	10	
1939	6	6	9		21	6	6	12		24	3	9		12	2	1	7	2	12	
1946	5	4	6		15	5	3	6		14	2	6		8	1		6		7	

	Fredericia-Aarhus					Aarhus-Randers					Randers-Aalborg					Struer-Langaa					
	L	H	P	B	Ialt	L	H	P	B	Ialt	L	H	P	B	Ialt	L	H	P	B	Ialt	
1847																					
1856																					
1870			2	1	3			2	1	3			2	1	3			2	1	3	
1880		1	1	3	5		1	1	2	4			2	2	4			1	3	4	
1890		1	1	3	5			2	4	6			2	2	4			1	3	4	
1900		3	2	3	8		1	3	3	7		1	3	2	6			1	3	4	
1910		5	2	3	10		4	4	2	10		3	2	3	8			2	3	5	
1920		2	1	4	7		1	2	2	5		1	1	3	5			2	2	4	
1930		6	8	2	16		3	11	2	16		2	5		7		1	5	2	8	
1939	4	3	8		15	3	4	9		16	2	4	8		14	2	1	7	1	11	
1946	4	3	6		13	4	2	7		13	2	2	6		10	2	1	5		8	

III. Hurtigste Rejsetid i Minutter mellem København og

	Hillerød	Helsingør	Roskilde	Nykø- bing F.	Kalund- borg	Korsør L	Fredericia L	Esbjerg L
1847	—	—	53	—	—	—	—	—
1856	—	—	—	—	—	195	—	—
1870	70	—	40	—	—	155	440	—
1880	63	—	40	200 ¹⁾	195	165	425	792
1890	66	—	35	213	184	140	370	545
1900	45	62	33	215	113	118	334	493
1910	45	56	33	193	123	93	315	471
1920	58	87	38	257	201	122	373	607
1930	53	53	32	206	121	104	326	453
1939	40	47	30	123	100	65 77	201 261	290 443
1946	58	53	30	169	123	70 97	213 326	292 471

	Aarhus		Aalborg		Viborg	
	over Fa L	over Kb	over Fa L	over Kb	over Fa L	over Kb
1847	—	—	—	—	—	—
1856	—	—	—	—	—	—
1870	637	—	922	—	828	—
1880	620	—	900	—	790	—
1890	575	—	825	—	734	—
1900	513	—	699	—	694	—
1910	496	410	694	691	628	613
1920	560	535	820	733	732	731
1930	472	429	674	634	635	579
1939	270 429	372	383 583	540	350 544	499
1946	276 485	425	378 678	638	358 628	592

L = Lyntog Fa = Fredericia Kb = Kalundborg.

¹⁾ Kun København-Masnedssund.

Rejsetiden er paavirket af, at den tilladte Maksimalhastighed er forhøjet (paa visse Strækninger op til 120 km), og at der er anskaffet kraftigere Maskiner og hurtigt-kørende Motorvogne. Paa den anden Side er Vognmateriellet blevet meget tungere; Hurtigtog, der i mange Aar formeredes af Kupévogne, sammensættes nu af tunge Truckvogne, hvortil kommer Sovevogne og tungere Post- og Rejsegodsvogne. Tilkomsten af gennemgaaende Vogne har medført Forlængelse af Opholdet paa Færgestationer og Overgangsstationer.

Som det vil ses, medførte de to Verdenskrige efter 1914 og 1939 ringere Forhold for Jernbanetrafikken.

Med Hensyn til Udviklingen skal kun i korte Træk gøres Rede for de vigtigere Begivenheder:

Efter Aabningen i 1847 af Strækningen København-Roskilde fulgte i 1856 Strækningen Roskilde-Korsør med tre Togpar, nemlig Persontog fra København 7,00 og 19,00 samt »Varetog« 12,30; i modsat Retning fra Korsør 7,15 og 19,15 samt »Varetog« 13,00. Befordringstid 3½ Time og for Varetogene 4½ Time.

Fra Korsør var der Dampskibsforbindelse til Nyborg tre Gange daglig med en Sejl-tid paa kun 1¼ Time, og til Aarhus en Gang daglig med en Sejl-tid paa 5—6 Timer.

Strækningen Nyborg-Middelfart aabnedes i 1865, og der var Overfart mellem Middelfart og Snoghøj. I 1866 aabnedes Strækningen Middelfart-Strib med Overfart pr. Skib fra Strib til Fredericia og Forbindelse til og fra København tre Gange daglig.

Den første jyske Strækning Aarhus-Randers, der aabnedes 1862, havde to Togpar daglig, nemlig fra Aarhus Kl. 10 og 18 og fra Randers Kl. 7½ og 15½, og Befordringstiden var 1¾ Time.

Paa de i de følgende Aar aabnede Strækninger besørgetes Trafikken som Regel af to à tre Togpar daglig.

Den sjællandske Nordbane aabnedes i 1864 med følgende Køreplan:

P	P	B				P	P	B
8,00	19,30	11,30		København		9,00	10,00	18 à 18½
9,20	20,30	13,10	↓	Hillerød	↑	7,40	8,40	16,35
10,00	21,30	14 à 14½	↓	Helsingør	↑	7,00	8,00	15,30

For Udviklingen af Køreplanen i Københavns Nærtrafik henvises til det særlige Afsnit herom Side 585.

Først i 1868 aabnedes Strækningen Fredericia-Aarhus, saaledes at der kunde skaffes Jernbaneforbindelse fra København over Fredericia. Køreplanen for 1868 var følgende:

—	—	6,40	—		Af. København An.	—	22,30	—	
—	7,48	14,30	21,04	↓	Af. Fredericia An.	↑	9,30	14,05	20,44
6,15	10,04	16,10	22,40	↓	Af. Horsens An.	↑	7,57	12,34	18,43
7,38	11,59	17,33			An. Aarhus Af.		6,35	11,05	16,42

Ved Aabningen af Storebælts-Overfarten i 1885 var planlagt tre Dobbeltture, men allerede i 1886 sejledes 5 Dobbeltture.

I 1868 træffer man første Gang Betegnelsen Iltog, nemlig paa Strækningen København-Korsør, derefter i 1872 mellem Fredericia og Vamdrup, i 1874 mellem Fredericia og Langaa, i 1876 mellem Nyborg og Fredericia og i 1887 mellem København og Masnedsund.

Fra 1889 er de tidligere Iltog paa Sjælland ændret til Eksprestog.

Paa Kalundborgbanen indlagdes i 1892 Eksprestog i Tilslutning til den samtidig aabnede Dampskibsforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus, men først i 1896 fik Strækningen Aarhus-Aalborg Eksprestogsforbindelse hermed.

Sjællandske Kystbane aabnedes i 1897 med 6 Persontogpar og 1 Eksprestogpar mellem København og Helsingør og 5 Rungstedtogpar.

Efterhaanden indførtes flere og flere Forbedringer.

I 1912 begyndte man med de saakaldte »billige Søndagstog«.

Man indlagde da særlige Tog paa enkelte Dage og paa enkelte stærkt trafikerede Strækninger til nedsat Betaling. Der fortsattes hermed til 1916, idet der fandt nogen Udvidelse af Togenes Antal Sted.

Fra 1917 til 1922 var billige Søndagstog paa Grund af Krigsforholdene ikke indlagt. I 1923 genoptoges Indlæggelsen atter ved særlige Tog paa et betydeligt Antal Stræk-

ninger. Ved Indførelse i 1924 af »Billig Søndagskørsel« med praktisk taget alle Tog bortfaldt de særlige »billige Søndagstog«.

Krigen i 1914 og de paafølgende Aar medførte betydelige Vanskeligheder. I September 1914 maatte udgives en midlertidig Køreplan med betydelige Indskrænkninger. Denne Plan holdt nogenlunde indtil Marts 1917, hvor der (efter Tysklands Erklæring af den uindskrænkede U-Baads Krig) kom en ny Køreplan med Indskrænkning af personførende Tog paa 32 %. Allerede fra Februar 1917 var sene Lokaltog fra København inddraget. Naturen paa Storebælt var inddraget paa Grund af Mine- og Isforhold fra Februar 1917. Inddragningen varede til Juni 1921. I Maj 1917 kom yderligere Indskrænkninger paa 12 % paa Grund af de knappe Tilførsler. Efter nogen Forbedring i Oktober 1919 maatte der atter fra 15. Maj 1920 foretages Indskrænkning paa Grund af Kulsituationen.

I de følgende Aar foretoges derefter ved hvert Køreplansskifte Udvidelser og særlig i 1923, hvor Person- og Godstrafik udskiltes i større Omfang.

Fra 1925 begyndte Indsættelsen af Motortog og Omdannelse af Persontog til Motortog. De første Benzinvoagne indsattes paa Strækningen Aarhus Ø — Grenaa Landevej og i 1926 mellem Nørrebro og Hellerup. I 1927 indsattes de første Diesel-Motorvoagne paa Strækningerne Hvalsø-Ringsted-Næstved og Aabenraa-Røde-Kro, og der fulgte nu store Udvidelser af Køreplanen, muliggjort ved den billigere Motordrift.

15. Maj 1935 skete der en fuldstændig Omlægning af Køreplanen som Følge af Lillebæltsbroens Ibrugtagning og Indsættelse af Lyntog.

Tidsbesparelserne ved Storebælt (som Følge af Lyntogenes meget hurtige Ombord-sætning og Ilandtagning) og ved Lillebælt (som Følge af Overfartens Bortfald) samt den hurtigere Kørsel revolutionerede Køreplanen mellem Hovedstaden og store Dele af Jylland (jfr. Oversigten Side 573).

De første Lyntog var »Kronjyden« mellem København og Aalborg, »Østjyden« mellem København og Aarhus og »Vestjyden« mellem København og Esbjerg, alle 3 Vognstog.

Fra 6. Oktober 1935 videreførtes »Østjyden« til og fra Randers og fra 15. Maj 1936 til og fra Struer.

De store Udvidelser og Køreplansforbedringer fortsattes i de følgende Aar.

22. Maj 1937 kom nye Lyntog »Nordjyden« mellem Aalborg og København og »Midtjyden« mellem Struer og København over Langaa samt »Vesterhavet« (»Vestjyden« blev omdøbt) mellem København og Ringkøbing.

Samtidig kunde nogle af Lyntogene formeres som 4-Vognstog.

Ved Anskaffelse af flere store Motorvoagne kunde der til Lyntog etableres hurtige Forbindelsestog paa Strækningerne Nykøbing F.-Slagelse, Fredericia-Herning-Struer, Fredericia-Ringkøbing-Struer og Fredericia-Tinglev-Sønderborg.

27. September 1937 toges Storstrømsbroen i Brug, og dette medførte betydelige Ændringer af Sydbanens Køreplan og kortere Rejsetid til og fra Lolland-Falster og Udlandet via Gedser.

Anskaffelsen af E-Maskiner bevirkede Fremskyndelse af Togene paa Strækningen Nyborg-Aalborg fra Maj 1938.

Ved Køreplanen af Maj 1939 var man naaet til en Køreplan af meget betydeligt

Omfang, der maatte siges at tilfredsstille alle berettigede Krav. Krigen medførte imidlertid efterhaanden en fuldstændig Sønderlemmelse af denne Køreplan, og Aarene efter 1939 betød et Køreplansarbejde som ingensinde før med stadige Omlægninger og Nedskæringer, hvorom der kun i korte Træk her skal gøres Rede:

Allerede 20. September 1939 indskrænkedes Persontogskøreplanen med ca. 30 %, og Lyntogsløbene afkortedes noget. Af Damphurtigtogene bevarede kun et Dageksprestogspar (25—60) og 1 Nateksprestogspar (95—20) mellem Landsdelene. Af den elektriske Kørsel bortfaldt 1 Tog i Timen midt paa Dagen.

15. Januar 1940 foretoges enkelte Udvidelser, men efter Besættelsen blev fra 27. April 1940 Toggangen indskrænket meget betydeligt, i Forhold til 1939 med ca. 60 %. Kørsel med Motortog ophørte, og der blev kun 1 Dampeskprestogsforbindelse mellem København og Jylland.

Paa Kalundborg Overfarten sejledes kun hveranden Dag. Den elektriske Drift indskrænkedes midt paa Dagen og i Aftentimerne.

For at hjælpe paa Personbefordringen gjordes fra 15. Juni 1940 en Del Godstog personførende, medens Køretiden for elektriske Tog forlængedes for at spare Strøm.

I Løbet af 1941-42 var der gentagne mindre Omlægninger, bl. a. paa Grund af de forskellige Tider for Mørklægning.

I Ferieperioden 1942 maatte der indføres Adgangsbilletter til Færgerne.

Fra 15. Juni 1942 indstilledes Sejladsen med Motorskibene paa Kalundborgoverfarten. Af Hensyn til Samsø og Tunø etableredes Sejlads med en lille Motorsejler.

Under Hensyn til den alvorlige Brændselssituation fandt der fra 15. Marts 1943 atter Indskrænkning Sted. Saa vidt muligt inddrogtes et Togpar paa alle Strækninger. Publikum henvistes til i højere Grad at benytte ikke bekendtgjorte Godstog.

Befordringstiden forlængedes, idet de resterende Tog maatte gøres større.

I Sommeren 1943 maatte der indføres Adgangsbilletter til Færgerne, der ikke maatte medtage saa mange rejsende som tidligere. Efter Indførelse af Undtagelsestilstand fra 29. August 1943 blev der en kort Tid indført Regulering af Persontrafikken, saaledes at der kun solgtes et begrænset Antal Hurtigtogsbilletter. 7. Oktober 1943 ophævedes de særlige Begrænsninger til Færgerne.

Efter Bombeeksplosion paa 2 Storebæltfærger 3. November 1943 blev der indført politimæssig Undersøgelse af de rejsende og Bagage. Omlægning af Køreplanen var nødvendig for at skaffe Tid hertil.

Sommeren 1944 skete der nogen Udvidelse af Langvejsforbindelsen for at klare Ferietrafikken, men der maatte atter indføres Adgangsbilletter til Storebælt.

Paa Grund af den stærkt forværrede Brændselssituation maatte der fra 1. Februar 1945 udsendes en ny stærkt nedskaaret Køreplan. Efter denne »Nødkøreplan« bortfaldt al Kørsel med personførende Tog paa Søn- og Helligdage. (S-Banen og de for Aarhus til Erstatning for Sporvejskørsel indlagte Motortog dog undtaget). Paa de fleste Linier kørtes herefter paa Hverdage kun et Persontogpar om Morgen og et om Eftermiddagen. Paa Hovedruterne opretholdtes dog desuden et Eksprestogspar.

Godstogene maatte bruges i højere Grad til Persontogskørsel, men det bestemtes, at de hver kun maatte medtage 1 Personvogn.

Da de største Lagre af Kul laa paa Sjælland, og da der ogsaa opstod Vanskeligheder med Transport af Kul over Storebælt, og da Tilførslerne helt ophørte, blev Brændsels-

manglen paa Fyn og i Jylland saa stor, at man fra 19. Februar 1945 maatte begrænse Kørslen paa Fyn og i Jylland til kun 3 Gange ugentlig.

Godstogskørslen maatte begrænses, og Transportforbud indføres for en Række Varer.

Den 5. Marts 1945 skete der yderligere Begrænsninger i S-Tog, saaledes at der paa Hverdage fra Kl. 9 til 14 kun kørtes eet Tog i Timen. Togene maatte ikke gøres større.

Fra 15. Marts 1945 indskrænkedes Kørslen paa Sjælland ogsaa til 3 Gange ugentlig. Omkring København maatte dog køres alle Hverdage (Erhvervstrafik), men der inddroges nogle Tog.

Der maatte udstedes Begrænsning for Køb af Abonnementskort til Kystbanen, idet Togene blev forbeholdt for rejsende til og fra Arbejdssted.

Efter de i Marts 1945 foretagne Indskrænkninger var Kørslen med personførende Tog (bortset fra S-Tog) nedsat til 10 % af 1939's Kørsel.

Den 19. April 1945 var Brændselssituationen Vest for Storebælt saa fortvivlet, at al Kørsel med personførende Tog helt maatte indstilles i Jylland og paa Fyn; Kørslen blev dog atter genoptaget 3 Gange ugentlig fra 15. Maj 1945.

Fra Begyndelsen af Juni 1945 begyndte man saa smaat paa Udvidelser, og fra 25. Juni indførtes Persontogskørsel paa alle Hverdage over hele Landet.

Den 12. Oktober 1945 betød et afgørende Vendepunkt, idet man da satte en helt ny Køreplan i Kraft med betydelige Udvidelser, bl. a. Kørsel paa Søn- og Helligdage og Genindsættelse af Lyntog.

Herefter fortsattes stadig Bestræbelserne for Udvidelse og Forbedring af Køreplanen, idet man dog stadig hæmmes af Kulsituationen. Efter Vinterkøreplanen for 1946—47 er man naaet til ca. 82 % af den normale Persontogskøreplan for 1939.

Godstransporterne besørge til at begynde med med de personførende Tog. Først i 1875 træffer man et rent Godstogspar mellem København og Ringsted, i 1878 endvidere et rent Godstogspar mellem København og Hillerød og omkring 1892 enkelte rene Godstog paa forskellige Strækninger, ogsaa i Jylland.

Større Udskillelse af Godstrafik fra Persontogene fandt dog først Sted i Slutningen af Halvfemserne, og i de følgende Aar opstod stadig Krav om hurtigere Befordring af Gods m. m., hvorefter der lidt efter lidt maatte indlægges Ilgodstog, særlige Posttog ogsaa af Hensyn til Avisbefordring m. m.

Medens Persontrafikken saavel under Krigen i 1914—1918 som under 1939—1945 maatte indskrænkes, var det stadig nødvendigt at holde Godstrafikken i Gang, og navnlig under sidste Krig er Godstrafikken naaet en Højde som aldrig før.

Det gennemsnitlig daglig kørte Antal Plan-Godstogskilometer for de senere Aar er følgende:

Sommer 1914	7.433
— 1920	9.206
— 1930	11.364
— 1939	13.808
— 1946	19.184

De ovennævnte Antal Persontogs- og Godstogskilometer er alle faste Plantogskilometer, men der er desuden kørt et Antal Særtogskilometer, som imidlertid ikke kan opgives, men som naturligtvis har varieret stærkt efter det skiftende Behov.

Først i 1892 finder man *gennemgaaende Vogn* I og II Kl. Nyborg-Frederikshavn, Nyborg-Aarhus-Struer, Nyborg-Esbjerg-Struer, Hamburg-Frederikshavn. I 1893 var der gennemgaaende I og II Kl. København-Gedser og Fredericia-Esbjerg Havn, i 1897 gennemgaaende Vogne I, II, III Kl. Aalborg-Langaa-Struer og Holstebro-Langaa-Fredericia og i 1904 begyndte Indsættelse af Sovevogne I og II Kl. København-Aalborg og Esbjerg-København. Efterhaanden indsattes flere Vogne, og i 1924 gik man over til Indsættelse af Sovevogne I, II, III Kl. København-Randers; i 1927 tillige København-Aalborg/Esbjerg/Padborg.

I Aarene 1917—1920 blev Vognene ikke overført paa Overfarterne.

Indsættelse af Spisevogn begyndte i 1924 mellem Tinglev og Aalborg og erstattedes i 1926 med Esbjerg-Aalborg og i 1928 med Struer-Fredericia-Aalborg.

Først i 1933 fandtes gennemgaaende Vogn over Storebælt, nemlig II og III Kl. mellem København og Strib i alle Eksprestog.

Ved Lillebæltsbroens Ibrugtagning i 1935 bortfaldt ovennævnte Strib-Vogn, men der indførtes gennemgaaende Vogne mellem København og Esbjerg, Frederikshavn, Randers, Struer og Padborg i visse Tog.

Ligeledes indførtes gennemgaaende Vogne mellem København og Nakskov samt Spisevogn Nyborg-Aarhus og Padborg-Aalborg.

I 1938 fik man Spisevogn København-Gedser.

I 1939 inddrog alle Sovevogne, Spisevogne og gennemgaaende Vogne som Følge af Krigsforholdene.

Forbindelserne med Tyskland

Den første ikke privat-drevne Forbindelse i Tilslutning til Jernbaneforbindelse var Ruten over Korsør-Kiel, der aabnedes den 27. April 1856 samtidig med Aabningen af Jernbanen Roskilde-Korsør. Ruten blev drevet af det danske Postvæsen med Natsejlad. I 1880 indsatte det tyske Postvæsen paa Ruten et Skib, der sejlede om Dagen. Ruten inddrog under Krigen 1914 og nedlagdes i 1924.

Forbindelse over Vamdrup tilvejebragtes ved Aabningen af Strækningen Vamdrup-Farris i 1868 og over Vedsted i 1887.

I 1887 findes første Gang Meddelelse om Sovevogn i Natiltogene mellem Randers og Altona, der dog bortfaldt formentlig nogle Aar senere. Langt senere kom der Sovevogn København-Hamburg og gennemgaaende Personvogn Frederikshavn-Hamburg.

Kort efter, at Banen fra Orehoved til Nykøbing F. var aabnet, blev der fra tysk Side etableret Dampskibsforbindelse mellem Nykøbing F. og Rostock, og trods den besværlige Sejlads fandt der en ikke ringe Person- og Godstrafik Sted. Det fandtes derfor ønskeligt, at Falsterbanen blev forlænget, og at der blev anlagt en Bane fra Rostock til Warnemünde, hvorved Sørejsen kunde indskrænkes til nogle faa Timer, og en international Forbindelse kunde etableres.

Falster-Banen blev aabnet 1. Juli 1886, og der indsattes tyske og danske Hjuldampskibe paa Ruten Gedser-Warnemünde. Indtil 1892 var der Forbindelse en Gang daglig i hver Retning. I 1892 indførtes tillige Natforbindelse.

Dampfærgeforbindelsen Gedser-Warnemünde (jfr. Side 491) blev aabnet i 1903 med 2 Ture daglig i hver Retning. I 1904 blev indført gennemgaaende Personvogn og Sovevogn mellem København og Berlin og senere mellem København og Hamburg.

Foruden den ordinære Dag- og Natforbindelse indlagdes fra 15. Juli 1907 et Luksus-tog »Danmarks Ekspres«, der løb Onsdag og Lørdag fra København 22,41 til Berlin An. 8,35 og retur fra Berlin Mandag og Torsdag 23,50 med Ankomst København Tirsdag og Fredag 10,36. Toget var gennemgaaende København-Berlin. Det befordrede kun rejsende paa I Klasse og med særlig Tillægsbillet. Toget blev inddraget allerede i 1909.

Natforbindelserne over Gedser inddrogtes under Krigen i 1917.

I 1945 blev Ruten indstillet ved Tysklands Kapitulation, og Forbindelsen er ikke genoptaget.

Som et Uddrag af Køreplanerne i Forbindelsen med det sydlige Udland skal nævnes:

Forbindelserne København-Hamburg												
	over Korsør-Kiel				over Vamdrup				over Gedser			
	Kh Af.	H An.	Kh Af.	H An.	Kh Af.	H An.	Kh Af.	H An.	Kh Af.	H An.	Kh Af.	H An.
1856	19,00	10,10			—	—	—	—	—	—	—	—
1870	19,15	8,20			6,40	21,30			—	—	—	—
1880	19,00	9,10	6,45	20,24	6,45	21,20	19,00	10,15	—	—	—	—
1890	20,00	7,44	9,00	22,00	9,00	22,00	20,00	8,52	9,00	21,04		
1900	20,13	8,14	12,00	22,18	9,05	22,18	20,13	8,14	10,10	21,06	19,15	12,20
1910	19,50	7,23	12,45	22,50	9,05	22,40	19,50	8,44	11,05	20,24	20,10	6,15
							0,00	11,42				
1922	19,20	8,28	—	—	8,30	21,11	19,20	7,31	10,20	21,18	23,30	11,30
							23,45	12,53				
1930	—	—	—	—	8,04	21,49	20,00	10,39	10,10	20,06	23,35	10,26
							23,25	16,05				
1939	—	—	—	—	7,50	19,09	20,50	7,45	11,15	19,43	22,45	7,06
					9,15	21,02	23,40	14,07				

Forbindelsen København-Berlin				
	over Gedser			
	Kh Af.	Berlin An.	Kh Af.	Berlin An.
1890	9,30	20,40	—	—
1900	10,10	20,30	19,15	6,40
1910	11,05	21,10	20,10	6,40
1922	10,20	21,06	23,30	11,30
1930	10,10	20,27	23,35	10,31
1939	11,15	19,55	22,45	7,21

Forbindelserne over Helsingør-Hälsingborg

1. Juni 1888 overtog Statsbanerne Dampskibsforbindelsen Helsingør-Hälsingborg, der indtil da var besørget af Det forenede Dampskibsselskab med Tilskud fra D. S. B. Efter Fuldendelsen af den svenske Vestkystbane var det vigtigt, at der uden Mellemlid kunde træffes hensigtsmæssige Foranstaltninger til Udvikling af Trafikken. 1. Juni 1891 indlagdes Natiltog mellem Hälsingborg og Göteborg. I umiddelbar Tilslutning til

bestaaende Dagiltog Berlin-Gedser-København opnaaedes herefter ny Iltogsforbindelse i begge Retninger mellem København og Oslo.

Den 10. Marts 1892 etableredes Dampfærgeforbindelse (jfr. Side 491).

Medens der i de første Aar kun var een Dagforbindelse mellem Danmark og Oslo, kom der i 1891 ogsaa en Natforbindelse i begge Retninger, og Tid efter anden supplerende Forbindelser mellem København og Göteborg. Køreplanen har stort set ligget nogenlunde fast med Afkortninger i Rejsetiden efterhaanden som bl. a. Elektrificeringen af Driften paa svenske og norske Strækninger muliggjorde det, og bortset fra tildels stærke Udsving i de to Krigsperioder med Indskrænkninger og forlængede Køretider.

Allerede i 1893 var der en gennemgaaende Personvogn København-Oslo og fra 1900 Sovevogn København-Göteborg (nu København-Oslo).

Forbindelserne over Malmø

Indtil 1895 besørgedes Trafikken mellem København og Malmø af Det forenede Dampskibsselskab.

Den 7. Oktober 1895 indsatte de danske Statsbaner en Færge paa Ruten, og den 15. August 1900 indsattes en svensk Færge, hvorefter Ruten dreves af danske og svenske Statsbaner, jfr. Side 491. Ved Siden af Ruten sejlede imidlertid ogsaa Dampskibe tilhørende Dampskibsselskabet »Øresund«.

Der har normalt været en Dag- og en Natforbindelse mellem København og Stockholm.

I mange Aar var dog Dagforbindelsen meget langsommelig (Ankomst Stockholm først næste Morgen) og først i Løbet af 1930'erne opnaaedes nogenlunde tilfredsstillende Forbindelser. Efter de under 2. Verdenskrig nødvendiggjorte Udsving og efter de danske og svenske Statsbaners Erhvervelse af Dampskibsselskabet »Øresund« i 1943 med deraf følgende Muligheder for Koordinering af Sejladsen er Arbejdet paa Rutens Udbygning optaget efter Befrielsen i 1945.

Ruterne mellem Jylland og Sverige—Norge

I mange Aar har der over Frederikshavn bestaaet Dampskibsforbindelser med Göteborg, Oslo og Kristiansand, og der har stadig været arbejdet paa Forbedring af disse Forbindelser for at skabe en Kontinentalrute fra Sydnorge-Sverige over Frederikshavn til Hamburg.

Ruten Frederikshavn-Göteborg aabnedes allerede i 1873, og der sejledes til at begynde med 3 Gange ugentlig. I 1936 indsattes et nyt Motorskib paa Ruten, og der indførtes daglig Sejlads.

Ruten Kristiansand-Frederikshavn har været drevet i mange Aar af Kristiansand Dampskibsselskab. I 1937 indsattes et nyt Skib, og Ruten forlagdes til Hirtshals.

Danske Statsbaner havde længe overvejet at skaffe hurtig Forbindelse til og fra Hamburg, og i 1936 indlagdes et Motoriltog to Gange ugentlig i de to Sommermaaneder. I 1937 blev dette Tog — »Nordpilen« — indlagt som dagligt Tog. I Frederikshavn fik det Forbindelse fra Göteborg og i Hjørring fra Kristiansand-Hirtshals.

I Maj 1939 indsattes et nyt Motorskib paa Ruten Kristiansand-Hirtshals. »Nord-pilen« blev delt, saaledes at en Del løb fra Frederikshavn og en anden fra Hirtshals for at samles i Hjørring. Planen var da:

7,20 Af.	↻	Gøteborg	An. 21,30
11,24 Af.	↓	Frederikshavn	An. 17,40
5,30 Af.		Kristiansand	An. 23,15
21,02 An.		Hamburg	Af. 8,25

Af Betydning for den nye Forbindelse var Sørlandsbanens Aabning i Norge i 1938. Under Krigen blev Forbindelsen indstillet, men der er stadig i Norge megen Stemning for at faa oprettet en Forbindelse mellem Norge og Nordjylland, og der er i den Anledning nedsat en Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet.

Daglig Sejlads Frederikshavn-Gøteborg blev genoptaget i Sommermaanederne 1946.

Udenlandsforbindelserne efter Krigen 1939—1945

Der arbejdes stadig paa Udvikling af Forbindelserne med det sydlige Udland, hvorved det maa tages i Betragtning, at Ruterne over Gedser og Trelleborg er indstillet, saaledes at Størstedelen af den udenlandske Trafik fra hele Norden maa gaa over Padborg. Den første Begyndelse var Indlæggelse af »Nord-Express« fra København den 9. Maj 1946 til Paris. Toget løb 3 Gange ugentlig og bestod kun af en Sovevogn mellem Paris og Stockholm, en I og II Klasses Vogn mellem Paris og København og en Rejsegodsvogn.

Forbindelsen med England over Esbjerg-Harwich genoptoges fra Slutningen af December 1945 med 1 Tur ugentlig, hvortil der straks etableredes Lyntog mellem København og Esbjerg. Fra Marts 1946 udvidedes Sejladsen til 2 Ture ugentlig med Lyn-togsforbindelse. I Juni 1946 indsatte »D. F. D. S.« et helt nyt moderne Diesel-Motorskib »Kronprins Frederik« paa Ruten. Dette Skib kunde sejle Turen paa 22 Timer i Mod-sætning til de ældre Skibe, der brugte 27 Timer. Sejladsen udførtes herefter 2 Gange ugentlig med »Kronprins Frederik« og 1 Gang ugentlig med et af de ældre Skibe, og Statsbanerne etablerede Lyntog eller hurtigt Damp-tog i Forbindelse med Skibet, saaledes at Ruten over Esbjerg er den hurtigste Forbindelse mellem Danmark og Eng-land.

I Sommeren 1946 etableredes Forbindelse med Holland og senere ogsaa med Schweiz i »Nord-Express«. Fra Oktober 1946 løb »Nord-Express« dagligt i forbedret Plan mellem København og Paris, med daglig Forbindelse med Belgien og England, 2 Gange ugentlig med Holland og 3 Gange ugentlig med Schweiz.

Fra 17. November 1946 etableredes helt ny Forbindelse mellem Danmark og Hol-land-England benævnt »Skandinavien-Express«. Toget løb 3 Gange ugentlig mellem København og Amsterdam/Hoek v. Holland-England.

Paa den internationale Køreplanskonference i Montreux i Oktober 1946 — den første efter Krigen — opnaaedes store Resultater med Hensyn til Udenlandstrafikken. Fra Sommeren 1947 vil saaledes ske betydelig Fremskyndelse af Forbindelserne mellem Danmark og Norge, Fremskyndelse af »Nord-Express« og Medtagelse af 3 Kl. Vogne, forbedret Forbindelse med Schweiz, Tilvejebringelse af ny Forbindelse med Belgien og Frankrig i det fra 17. November indlagte nye Hollandstog m. v.

Køreplanens Udarbejdelse og Offentliggørelse

De første Køreplaner var baseret paa een Art af Tog, idet der med disse besørgedes saavel Person- som Godstrafik, ligesom der var Ophold ved alle Stationer paa Strækningen. Gradvis gik man over til Indlæggelse af Tog, der var delvis gennemkørende, og til delvis Udskillelse af Godstrafikken i rene Godstog, og den nuværende normale Køreplan har til Raadighed for Persontrafikken følgende Togarter: Lyntog, Eksprestog, Motor-Eksprestog, Iltog, Motor-Iltog, Persontog, Motortog, blandede Tog samt elektriske Tog. De tre førstnævnte Togarter har til Opgave at betjene Fjerntrafikken og danner Skelettet for hele Køreplanen. Disse Tog maa derfor først fastlægges, idet der dog samtidig maa tages Hensyn til Færgebenyttelse paa Storebæltsoverfarten.

Naar Fjerntrafiktogene er fastlagt, foretages videre Udbygning i Systemet, idet der fra og til Hovedliniernes Knudestationer indlægges Forbindelsestog ad Sidebaner og fra og til Knudestationer paa disse Sidebaner atter Forbindelsestog til andre Sidebaner. Paa Hovedbanerne maa tillige indlægges Opsamler- og Afsættertog for Hurtigtogene.

Derefter kommer man til Lokaltogene paa de forskellige Strækninger. Der maa her tages Hensyn til det forskellige Behov, saaledes Postens Befordring, Erhvervstrafikken for Byerne, Skoletog, Tog, der passer for Sygebesøg og Retsvæsen, Udflugts- og Teater- tog m. m. De Tog, der paa Sidebaner tjener som Forbindelsestog fra og til Hurtigtogene, skal ogsaa helst komme Lokaltrafikken til Gode.

For Københavns Vedkommende maa der af Hensyn til Byens Størrelse planlægges en særlig Nærtrafikkøreplan, saaledes at de rejsende kan komme til Byen ved Arbejdstidens Begyndelse og hjem til passende Tid efter Arbejdets Ophør. Den største Trafik foregaar mellem Kl. 7 og Kl. 9 mod København og mellem Kl. 16 og Kl. 19 fra København.

Et særligt Afsnit danner Køreplanen for de elektriske S-Tog, d. v. s. Tog, der befarer Statsbanernes S-Strækninger. (En S-Strækning er en Strækning, hvor Togene kører efter en »stiv« Køreplan, d. v. s. Togtiderne gentager sig i Minut fra Time til Time og er saaledes lette at huske). S-Togskøreplanen skal helst gælde vedvarende, saaledes at Publikum vænnes til den uden at behøve nogen Køreplan, og naar Køreplanen er fastlagt, volder den saaledes ikke noget Besvær ved de almindelige Køreplansskifter.

Til Raadighed for Godstrafikken indlægges Ilgodstog, gennemkørende Godstog og Lokalgodstog.

Postbefordringen foregaar som Regel i personførende Tog, dog foregaar en betydelig Del af Pakkepostbefordringen i Ilgodstogene. Paa Bestilling af Postvæsenet er yderligere indlagt nogle særlige Avistog.

Ogsaa Godstogene maa planlægges paa de gunstigst mulige Tider.

Ved Køreplanslægningen anvendes grafiske Køreplaner, der muliggør et hurtigt Overblik over Togene Løb paa Strækningerne.

For at kunne udarbejde Køreplanen er det først og fremmest nødvendigt at vide, hvor megen Tid der skal beregnes for hvert Tog. Denne Køretid er afhængig af Hastigheden, der atter er afhængig af særlige Forhold paa den enkelte Banestrækning, Lokomotivets eller Motorvognens Ydeevne, Materiellets Konstruktion, Bremsernes Art, Antal og Fordeling og Togstørrelsen samt Togsammensætningen.

For de tidligste Køreplaners Vedkommende hviler Køretiden sikkert paa Erfaring.

Senere gik man over til beregnede Køretider (A-Køretider), der delvis anvendes endnu, men efterhaanden erstattes af Køretider beregnet efter Trækkekraftens Art og en bestemt Togvægt (B-Køretider).

En Stræknings Køreplan maa tilrettelægges saaledes, at der i Almindelighed til hvert Tog i den ene Retning svarer et Modtog i den anden Retning. Køreplanen for Tog og Modtog maa være saaledes afstemt, at der ogsaa under Forsinkelser er Mulighed for at føre Modtoget igennem. Vendetiden paa Endestationen maa altsaa være tilstrækkelig, og der maa tillige tages Hensyn til Tid til Rengøring, Vandtagning og lign.

Man maa være bekendt med Strækningens Trafikbehov baade hvad angaar Person- og Godstrafik og holde sig i Forbindelse med Handelsforeninger, andre Trafikvirksomheder, Turistforeninger, Skoler m. v. Ogsaa Postens Befordring til gunstige Tider spiller en stor Rolle. Der maa paa forskellig Maade tages Hensyn til Stationsanlæggene, og Stationsopholdene maa være rigtig udmaalt efter Togets Arbejde, f. Eks. Udveksling af rejsende, Rejsegods og Post, Stykgods, Afhængning og Optagning af Vogne m. v.

Det maa undersøges, hvilken Maskine der kan faas til et eventuelt nyt Tog, og det er af største Betydning, at der planlægges et økonomisk Løb baade for Maskiner og Personale.

Som Regel bygges der videre paa den bestaaende Køreplan, og Køreplansskifte forekommer normalt to Gang om Aaret, nemlig i Maj og Oktober. Kun ved særlige Lejligheder, som f. Eks. ved Aabningen af Lillebæltsbroen og samtidig Etableringen af Lyn-togene, var det nødvendigt at begynde helt fra Bund. Efter international Bestemmelse er Køreplanen i Europa normalt en Aarskøreplan, saaledes at de større Ændringer forekommer ved Maj Køreplanen, medens der ved Oktober Køreplanen kun foretages mindre Ændringer, der væsentlig tager Sigte paa den mindre Trafik om Vinteren.

Paa de internationale Køreplanskonferencer, der normalt holdes i Begyndelsen af Oktober, planlægges Forbindelserne med Udlandet. Paa Konferencen behandles tillige Spørgsmaalene om gennemgaaende Vogne og Sovevogne mellem Landene.

I Løbet af Oktober—November Maaned udsendes derpaa fra Generaldirektoratet Direktiver for det følgende Køreplansskifte; dels de paa Køreplanskonferencen trufne Beslutninger; dels Forslag om væsentlige Ændringer af Køreplanen, f. Eks. paa Grund af Indsættelse af nye Maskiner eller Motorvogne, Nyanlæg eller Forbedringer af bestaaende Anlæg. Der tages ligeledes Hensyn til de over den gældende Køreplan indgaaede Besværinger eller kendte Ulemper.

Hvert Distrikt udarbejder derpaa, efter de Erfaringer, der er indhøstet under den gældende Køreplan (f. Eks. Benyttelsen af Togene, Forsinkelser m. m.), Forslag til den nye Køreplan. Disse Forslag indsendes til Generaldirektoratet, hvor de gennemgaaes og eventuelt drøftes med Distriktet. Der udarbejdes en Redegørelse for de vigtigere Ændringer, en Oversigt over, hvorledes Togkilometerne stiller sig i Forhold til den gældende Køreplan, en Udgiftsberegning m. v. Naar de fornødne Beslutninger derefter er taget, udarbejdes i Generaldirektoratet et trykt 1. Udkast til en ny Tjenestekøreplan.

Det tilsendes Distrikterne, der lader Trafiksektionerne og de større Stationer udtale sig om Køreplanens Gennemførelse, eventuelt fremkomme med Ændringsforslag.

Der udarbejdes derefter »Endeligt Udkast« til Køreplanen.

Paa Grundlag af Tjenestekøreplanen udarbejdes 1. Udkast til Lommekøreplanen, kun indeholdende Planer for Statsbanestrækningerne.

Efter Udkastet til Tjenestekøreplanen eller Lommekøreplanen udarbejder Privatbanerne, visse Bilruter o. a. deres Planer. Udkast til Privatkøreplanerne indsendes af de forskellige Driftsbestyrere til Genealdirektoratet.

Derefter udarbejdes »Endeligt Udkast« af Sommerkøreplanen, ligesom ogsaa Privatbanerne udarbejder »Endeligt Udkast« til deres Køreplan.

Herefter foregaar den endelige Rentrykning af alle Køreplaner.

I Jernbanens første Dage under de daværende enkle Trafikforhold anvendte man saavel for Publikum som til Tjenestebrug de samme Køreplaner. Med Trafikkens Vækst og Togantallets Forøgelse viste det sig nødvendigt, for at opnaa en hensigtsmæssig Driftsførelse, at anføre forskellige Enkeltheder og tjenstlige Bemærkninger i Køreplanen, som ikke var nødvendige for de rejsende.

Statsbanerne udgiver nu følgende Køreplaner:

Til tjenstlig Brug: Tjenestekøreplan I A, I B, II, Strækningskøreplaner, grafiske Køreplaner.

Af Distrikterne udgives derhos særlige Særtogskøreplaner.

Til Brug for Publikum samt til tjenstlig Brug:

Lommekøreplaner med Bilag: Sejlplan og Takster for Færger og Skibe (beregnet for Automobilister).

Opslagskøreplaner (fotografisk Gengivelse af Lommekøreplaner).

Lokalkøreplanen »Københavns Nærtrafik«.

Før Krigen udsendtes tillige et Hæfte med de vigtigste Togforbindelser med Udlandet.

Med Hensyn til den historiske Udvikling af Udgivelsen af Køreplaner for Publikum skal anføres:

Rejselisten blev udgivet allerede i 1868 paa Foranledning af daværende Postekspedient Faber. Den kostede da 8 Skilling, og foruden at tjene som Rejsehaandbog for Publikum, har den stadig været anvendt som Postvæsenets Oplysningsmateriale ogsaa til tjenstlig Brug.

I 1933 overgik Udgiverretten til Statsbanerne.

Allerede i 1880 havde Postkontrollør Faber derhos paabegyndt Udgivelsen af »Fabers Lommekøreplan«, og denne forhandles ogsaa gennem Statsbanernes Billetkontorer.

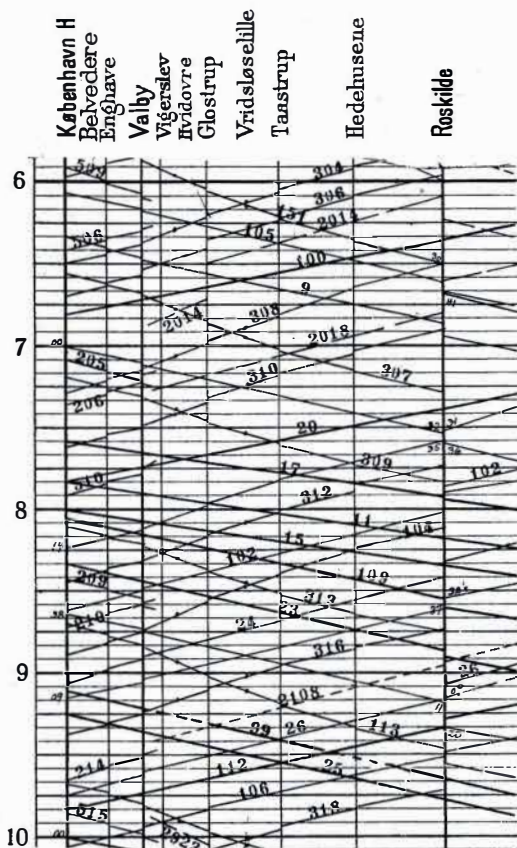
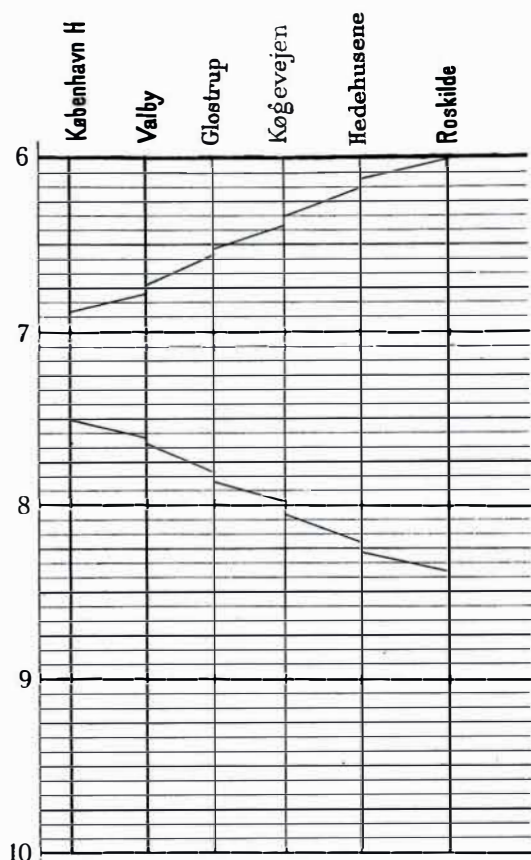
I 1886 paabegyndte Statsbanerne Udgivelsen af sin egen Lommekøreplan: »Danmarks Jernbaner«, indeholdende Køreplaner for Stats- og Privatbaner m. m., og i 1933, samtidig med Rejselisten, overtog Statsbanerne »Fabers Køreplan«, der blev samarbejdet med Statsbanernes egen Køreplan, saaledes at der nu udgives »Rejselisten«, der udkommer hver Maaned, og Lommekøreplanen »Danmarks Jernbaner«, der kun udkommer hvert Køreplansskifte.

Efterspørgslen efter Køreplaner for Publikum er stadigt stigende, og de trykkes nu i mægtige Oplag.

For 1946 er Oplagene saaledes:

Lommekøreplanen »Danmarks Jernbaner«	460.000
Rejselisten	280.000
»Københavns Nærtrafik«	320.000

Der kunde sælges endnu flere, men den vanskelige Papirsituation har medført, at Oplagene ikke har kunnet gøres større.



Københavns Nærtrafik

VED en Bys Nærtrafik i jernbanemæssig Forstand forstaaes den Trafik, der bestrider de regelmæssigt tilbagevendende Erhvervsrejser (Boligrejser) til og fra den paagældende By og de korte Udflugtsrejser fra Byen. En saadan Nærtrafik har som Forudsætning en Storby, og Omfanget af Trafikken bestemmes af, at Omegnen virker dragende paa Storbyens Befolkning — sundt Klima, Skov, Strand, Sportsanlæg o. s. v. Egentlig Nærtrafik vil derfor her i Danmark kun kunne tænkes i Forbindelse med faa Byer og eksisterer i større Omfang kun i Forbindelse med København.

Københavns Nærtrafikomraade er ikke og har aldrig været et Begreb, der har kunnet defineres med geografisk Nøjagtighed. Efter den almindelige Opfattelse falder den lokale Jernbanetrafik paa Nord- og Kystbanen samt paa Strækningerne til Roskilde og Ballerup inden for Begrebet.

De enkelte Banestrækninger inden for Nærtrafikken blev taget i Brug saaledes:

København-Roskilde	27. Juni	1847
København-Klampenborg	22. Juli	1863
Hellerup-Lyngby	1. Oktober	1863
Lyngby-Hillerød-Helsingør	9. Juni	1864

Frederiksberg-Frederikssund	17. Juni	1879
Østerbro-Rungsted-Helsingør	2. August	1897
Boulevardbanen Københavns Hovedbane- gaard-Østerport	1. December	1917
Ydre Bybane	1. Juli	1930
Endelig paabegyndtes elektrisk Drift af visse Nærtrafikstrækninger	3. April	1934

En Beskrivelse af Københavns Nærtrafik maa da ret naturligt falde i følgende Tids-
afsnit:

- I. 1847—1863
- II. 1863—1897
- III. 1897—1917
- IV. 1917—1934
- V. 1934—1947

Afsnit I (1847—1863)

Allerede under den af Industriforeningen i 1841 nedsatte Jernbanekomités første Overvejelser om de økonomiske Muligheder for det paatænkte Baneanlæg mellem København og Roskilde hengav man sig til optimistiske Betragtninger over den Indtægt, der kunde paaregnes af en Udflugtstrafik mellem København og Valby. Disse Betragtninger fik et konkret Udtryk, da det viste sig, at Linieføringen maatte ændres saaledes, at Banen maatte lægges Syd for Roskilde Landevej i Stedet for som oprindelig paatænkt Nord for denne Vej. Herved blev nødvendigt at gennemskære Valby Bakke, hvorved Anlægget fordyredes med $\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler. Man trøstede imidlertid Aktietegnerne med, at der herved paa Indtægtssiden kunde opføres Indtægten af en Forøgelse af Persontrafikken med 150.000 rejsende, idet den første Station efter København nu kunde anlægges i Valby i Stedet for som projekteret ved Damhuskroen, hvorved en betydelig »Lysttrafik« fra de besøgende i »den saa skønne og kongelige Have »Søndermarken«, der staar saa godt som i Forbindelse med Kjøbenhavnernes Yndlingspromenade Frederiksberg Have«, kunde paaregnes, ligesom Valbys Beliggenhed »med en udmærket dejlig Udsigt ud over Indløbet til Køge Bugt og en fri skraa Plads ned imod Havet maatte antages at bidrage til Anlæg af Sommerboliger, hvilket vilde forøge Jernbanens Indtægter«.

Det sjællandske Jernbaneselskabs Forventninger til Lysttrafikken og en kommende Forstadstrafik var saa store, at der straks blev anlagt Dobbeltspor mellem København og Valby, uagtet Jernbaneanlægget fordyredes adskilligt derved.

Forventningerne til Omfanget af en egentlig Nærtrafik var imidlertid for højspændte. Herom taler de første Driftsberetninger deres tydelige og nøgterne Sprog.

Personbefordringen androg, indtil Strækningen mellem Roskilde og Korsør i 1856 aabnedes for Driften, ca. 220.000 til ca. 250.000 Rejser aarlig, deraf mellem 20.000 og 35.000 mellem København og Valby og mellem ca. 110.000 og ca. 150.000 mellem København og Roskilde. Udsvingene de enkelte Aar skyldtes bl. a. mindre godt Vejr, Koleraepidemien og urolige politiske Forhold.

Det var Jernbanens første Driftsaar, og alt blev grebet an med Forsigtighed. Det var jo en ny og uprøvet Befordringsmaade, der blev budt paa til Afløsning for Hestebefordringen, som man vidste, hvad var. Typisk for denne Opfattelse var Forløbet af den første Kongebegravelse efter Banens Aabning. Kong Christian VIII var død den 20. Januar 1848 og skulde bisættes i Roskilde Domkirke. Men medens Følget blev befordret med Jernbanen til Roskilde, blev den afsjælede Konges Baare, som det var sket igennem Aarhundreder, befordret ad Landevejen med Hest og Vogn fra København til Banegaarden i Roskilde, hvorfra Sørgetoget gennem Byen udgik.

Der var tre Togpar daglig over Strækningen København-Roskilde, men om Sommeren kunde der paa Søn- og Helligdage indsættes indtil 5 Ekstratog fra København til Valby for at besørge Lysttrafikken. Disse Ekstratog afsendtes med en Times Mellemrum fra Kl. 13—17 fra København og retur en halv Time senere. Køreturen varede 9 Minutter om Dagen og 11 Minutter i Mørke, og Rejsen kostede paa 3. Klasse 8 Skilling (= ca. 17 Øre). Fra Københavns Banegaard til Vesterfælledvej løb Toget ad »gamle Jernbanevold« (nuværende Sønderboulevard), der var dannet af de udgravede Jordmasser fra Valby Bakke. Paa Valby Station var der til Vederkvælgelse for de lystrejsende indrettet et Konditori, hvor der bl. a. udskænkedes Brændevin. Forretningen var imidlertid ikke lukrativ og skiftede jævnligt Indehaver, indtil Konditoriet nedlagdes i 1855.

Karakteristisk for Udflugtstrafikken mellem København og Valby var Forskellen paa Antallet af ud- og hjemrejsende. Der var sjældent halvt saa mange rejsende fra Valby, som der var rejst ud fra København i Eftermiddagstimerne. Aarsagen hertil var vel dels den, at den tømte Madkurv gjorde det lettere at begive sig til Fods ind til Byen i Aftensvalen, end det vilde have været at foretage den samme Fodrejse i modsat Retning med fyldt Madkurv, da Solen stod højt paa Himlen, dels den, at Befordringsmulighederne med Jernbanen fra Valby en Søndag Aften kunde være noget usikre. Denne Usikkerhed skrev sig fra Udflugtstrafikken til Roskilde, der efter Datidens Forhold var af et betydeligt Omfang, der hurtigt lagde Beslag paa Banens 18 treakslede Personvogne, 8 af I og II Klasse og 10 af III Klasse. Denne Vognpark supplerede man om Søndagen med »Omnibusser«, d. v. s. aabne Godsvogne, hvori der var opstillet Bænke. Naar Hjemrejsen koncentreredes Søndag Aften efter en smuk Sommerdag, kunde det nok knibe med Pladsen, og Baneledelsen maatte derfor nødvendigvis lade Hjemrejserne fra Valby træde i anden Række. Udflugtstrafikken til Valby gik imidlertid lidt efter lidt tilbage, og i 1858 blev det ene Spor mellem København og Valby brudt op.

Men ogsaa en væsentlig Del af Persontrafikken mellem København og Roskilde bestod af Udflugtsrejser. Folk tog en Billet til Roskilde for at prøve denne nye Forlystelse — thi saadan opfattede man fra mange Sider Jernbanen. Og Jernbaneselskabet var mere end villigt til at understøtte denne Opfattelse. Det gav jo Penge i Kassen. I Roskilde var der opført en monumental Jernbanestation i italiensk Renæssance, der i det Ydre er den samme, der staar den Dag i Dag. Her var der paa 1. Sal indrettet en efter Datidens Forhold pragtfuld Restauration med Selskabslokaler og mindre Hotelvirksomhed. Restaurationen blev drevet med artistisk Underholdning i Selskabslokalerne i den lettere Genre, og her fejredes store Gilder; det var ikke ualmindeligt, at Københavnerne, der ønskede sig en glad Aften, tog til Roskilde med

Aftentoget, hvor de festede paa Banegaarden, indtil første Morgentog førte dem tilbage i noget medtaget Tilstand. Naar der var Pæremarked (Pferdemarkt) i Byen, var Underholdningen i Restaurationen udvidet, og det forekom ogsaa, at Linedansere optraadte paa en Line, der var udspændt fra Banegaardens Altan til en Mast, der var rejst paa Hestetorvet. Som det vil forstaaes, gik det da ofte meget livligt til paa Roskilde Banegaard. Særlig galt skal det have været ved Arveprins Ferdinands Bisættelse i Juli 1863. Der var efter Bisættelsen arrangeret Frokost for Deltagerne paa Jernbanestationen, men denne fik, efter overleverede Beretninger, et saadant Forløb, at den daarligt harmonerede med den forudgaaende Sørgehøjtidelighed. Hele denne Virksomhed var ikke særlig velset i den saa stilfulde Domkirkeby, og den gav ofte Anledning til Forargelse. Jernbaneselskabets Direktion værgede den imidlertid som sit retmæssige Interesseomraade. Men naturligvis var der ogsaa andre Udflugtsmaal i Roskilde end Jernbanerestaurationen.

Ved Aabningen af Banestrækningen Roskilde-Korsør i 1856 steg den samlede Personbefordring paa Banen, uden at den egentlige Nærtrafik dog fik nogen synlig Impuls af den skete Udvidelse. Tværtimod faldt Antallet af rejsende mellem København og Valby til under 15.000, og Antallet af rejsende mellem København og Roskilde til ca. 75.000—ca. 90.000 aarlig.

Da Indtægten af Personbefordringen var Banens største Indtægtskilde (ca. 70 % af samtlige Indtægter), kan det ikke undre, at Direktionen søgte at stimulere denne Indtægtsgren. Dette skete bl. a. ved at indføre Billigrejser paa Søn- og Helligdage i de egentlige Sommermaaneder, ligesom der blev gjort Forsøg med særlige Udflugtstog fra København til Roskilde, Sorø og Korsør til reduceret Pris.

Afsnit II (1863—1897)

Naturligvis havde Københavnerne, længe før Jernbanebygning kom paa Tale her i Landet, foretaget Udflugter til Charlottenlund, Jægersborg Dyrehave og Lyngbys Omegn. Transporten fandt for den brede Befolknings Vedkommende Sted i Kapervogne og vel ogsaa i en vis Udstrækning til Fods eller pr. Skib. Formentlig ikke helt uden Tanke paa denne Udflugtstrafik som en Indtægtskilde havde Professor ved Polyteknisk Lærestanstalt G. F. Ursin allerede i 1839 slaaet til Lyd for en Jernbane fra København til Helsingør, men Planen blev ikke forfulgt energisk nok til, at man alvorligt beskæftigede sig med dens Udførelse. Det blev Planen om Bygning af en Jernbane mod Vest, der først antog Form.

Et Forsøg i 1844 paa at gennemføre en Jernbane mellem København og Klampenborg strandede, og først i 1857 begyndte det sjællandske Jernbaneselskab alvorligt at interessere sig for en Jernbane mod Nord, og Selskabet opnaaede da i 1861 Koncession paa Anlæg af en Jernbane fra København over Hillerød til Helsingør med en Sidebane til Klampenborg. Jernbanens Retningslinie i den indre By var ikke fastlagt i Koncessionen, hvorfor en særlig Kommission fik overdraget denne Opgave, samtidig med at den skulde fremsætte Forslag om en Fællesbanegaard i København for Korsørbanen og Helsingørbanen, fra hvilken sidste Bane Sidebanen til Klampenborg skulde udgaa et Sted Nord for Tuborg. Det var Jernbaneselskabets Hensigt, at Helsingørbanen skulde udgaa fra den oprindelige Banegaard i København over Vesterbro og

føres inden for Søerne til hen imod Østerbro og derfra mod Nord langs med og Vest for Strandvejen. Denne Linieføring modsatte Regeringen sig, og Resultatet blev, at Banen førtes ud mellem Peblingsøen og St. Jørgens Sø over Nørrebro til den vedtagne Nordbanelinie ved Hellerup, dog uden Mellemstationer mellem Københavns Banegaard og Hellerup. Det var med Beklagelse, at Jernbaneselskabet, der havde ventet sig en betydelig Indtægt af Baneanlægget inden for Søerne til Østerbro med de her projekterede Bystationer, maatte give Afkald paa denne Plans Gennemførelse. Samtidig med, at Retningslinien for Nordbanen ud af Byen blev fastlagt, fik Jernbaneselskabet Approbation paa Bygningen af en Fællesbanegaard Nord for Vesterbro eller en særlig Nordbanegaard. Selskabet var af økonomiske Grunde mest tilbøjelig til kun at bygge Nordbanegaarden, men da der fra Regeringens Side blev paavist de mange Ulemper, som Driften af de 2 Banegaarde vilde medføre, herunder ogsaa den højst utilfredsstillende Ordning med Jernbanetrafik i Niveau over Vesterbro ved Frihedstøtten, og da Regeringen paa gunstige Vilkaar stillede de fornødne Grundarealer til Raadighed, bøjede Selskabet sig og besluttede sig til Anlægget af Centralbanegaarden Nord for Vesterbro. For herfra at opnaa Forbindelse med Korsørbanen maatte anlægges en Jernbane fra den nye Banegaard over Frederiksberg til Vigerslev, hvorefter Banelinien mellem den gamle Banegaard over Valby til Vigerslev vilde blive nedlagt. Hermed var Retningslinierne for Københavns Jernbanetrafik i store Træk angivet for de følgende 50 Aar.

I det af Jernbaneselskabet udarbejdede Projekt til en Jernbane mellem København og Jægersborg Dyrehave havde man bl. a. paa Grundlag af Afgiften for Forpagtningen af Bommen paa Strandvejen anslaaet det aarlige Antal rejsende paa denne »Lystbane«, som man forudsaa, at Klampenborgbanen vilde blive, til ca. 300.000 aarligt eller i alt 600.000 Tur- og Returrejser. »Endelig er det utvivlsomt«, anførtes det i Planen, »at der for Jernbanen vilde vindes en særdeles stor Mængde Lystrejsende i dem, der nu besøger Sommerforlystelsesstederne ved Kjøbenhavn, thi naar de kunne tage til Charlottenlund eller Dyrehaven paa Jernbane omtrent for samme Betaling, som de nu erlægge for Entré til Tivoli, Alhambra og lignende Steder, saa kan der næppe være Tvivl om, at en stor Del vil foretrække Udflugter til disse Skove i Kjøbenhavns Nærhed for Besøg i hine Forlystelsessteder«.

Da det gjaldt for Jernbaneselskabet om at faa Penge i Kassen, var man interesseret i, at Anlægget af Klampenborgbanen blev fremskyndet saa meget, at man allerede i Sommeren 1863 kunde høste nogen Fordel af den forventede Skovtrafik. Det første Spadestik ved Anlægget blev foretaget sidst i Maj 1862, og allerede den 22. Juli 1863 kunde Banen aabnes for offentlig Drift, men Afgangstationen i København var da heller ikke paa dette Tidspunkt færdig, hvorfor Togene en Tid maatte afgaa fra en lang, aaben Perron. Medens de første Dage forløb uden nævneværdige Vanskeligheder, blev Søndag den 26. Juli Københavnernes festlige Indvielsesdag af Banen. Fra Formiddagen saa man en stadig Strøm af forventningsfulde Mennesker vandre fra Byen ud ad Vesterbro til Nordbanegaarden. Direktionen, der i det smukke Sommervejrhavde forudset en stor Trafik, havde foretaget begrænsende Foranstaltninger i Billetsalget, og Udrejsen forløb da ogsaa tilfredsstillende, selv om Togene var overfyldte. De, der ikke kunde komme med Togene, kunde saa enten opsætte Skovturen eller benytte Kapervognene, som fejrede Klampenborgbanens første Søndag ved at tredoble Priserne.

Dramatisk forløb derimod Hjemrejsen. Til de ca. 20.000, der var kommet ud med Toget, sluttede sig nu store Mængder, der var kommet med Kapervognene eller Dampskibene. Da alle disse Mennesker først vilde hjem med Aftentogene og da helst nogenlunde samtidig, maatte der opstaa Vanskeligheder. Inden denne Hjemtransport var afsluttet ved 4-Tiden Mandag Morgen, var nogle Krinoliner, Spadserestokke og høje Hatte blevet reparable, medens det udmattede Personale kunde konstatere, at et stort Antal Ruder og Døre paa Klampenborg og Charlottenlund Stationer var ødelagte. I alt afsendtes den Dag 34 Tog til Klampenborg med ca. 20.000 Passagerer eller langt mere end hele Persontrafikken mellem København og Valby i hele Aaret 1863.

Rejsetiden mellem København og Klampenborg var 25—27 Minutter indbefattet Opholdene paa de 2 Mellemstationer Hellerup og Charlottenlund.

Køreplanen indeholdt i de første Sommermaaneder 6 Tog i hver Retning, men Direktionen foretog hyppigt Ændringer i besparende Retning. Fra Oktober 1863 fik Klampenborg saaledes kun 3 Tog daglig i Vintertiden. Derved mistede Beboerne i Klampenborg og Charlottenlund et Morgentog til Byen og et Aftentog fra Byen. For at raade Bod herpaa udfandt man en Ordning, hvorom Direktionen ved Avertissement i »Berlingske Tidende« underrettede det befordringsøgende Publikum saaledes:

»Der vil fra 1. Oktober indtil videre blive etableret en Befordring med Heste paa Jernbanen imellem Hellerup og Klampenborg, saaledes at een 3. Kl. Vogn vil afgaa fra Klampenborg til Hellerup om Morgenen Kl. 8 $\frac{3}{4}$ og fra Hellerup til Klampenborg om Aftenen Kl. 8 $\frac{1}{4}$. Denne Vogn vil paa Hellerup Station blive til- og frahængt Togene imellem Kjøbenhavn og Lyngby«.

Nu var nemlig den første Del af den egentlige Nordbane blevet aabnet den 1. Oktober 1863 fra Hellerup til Lyngby, og det laa da lige for at drage yderligere Fordel af Togene mellem Lyngby og København, naar man derved paa en nem og billig Maade kunde imødekomme Beboerne i Klampenborg og Charlottenlund.

Banelinien mellem København og Lyngby havde ligesom Klampenborglinien i Vinteren 1863—64 kun 3 Tog daglig i hver Retning.

Men Iværksættelsen af Driften paa Linierne til Klampenborg og Lyngby var jo kun en Begyndelse af den samlede Plan, som Nordbaneprojektet forudsatte. Endelig den 8. Juni 1864 indviedes — midt under Krigen — med stor Festivitas og i Nærværelse af Kongen, Dronningen, Kronprinsen og andre kongelige Personer Nordbanen, der nu var blevet færdigbygget fra Lyngby til Helsingør, ved Afsendelse af et Festtog fra København til Helsingør.

Selv om kun den inderste Del af Nordbanen — og herunder selvfølgelig Sidebanen fra Hellerup til Klampenborg — kunde beteges som egentligt Nærtrafikomraade i de første Driftsaar, maa det vel anses for naturligt allerede her at beskæftige sig med Nordbanen som Helhed.

Fra Hellerup til Klampenborg og fra Hellerup til Kvistgaard er Banens Retningslinie uændret fra Anlægsaaret, og mange af Stationsbygningerne er i det ydre de samme, som blev taget i Brug i 1863—64, saaledes Hellerup, Gentofte, Holte, Birkerød, Lille-rød, Hillerød og Fredensborg Stationer. Snekkersten Station blev først etableret i 1897 ved Kystbanens Aabning. Forud for dette Tidspunkt var i 1891 de sidste Kilometer af Nordbanen før Helsingør blevet flyttet mod Øst nærmere Øresund for at faa Tilslutning til den nye Helsingør Banegaard, der af Hensyn til den nyaabnede Dampfærge-

forbindelse til Hålsingborg var blevet opført ved Havnen som Erstatning for den oprindelige Jernbanestation, der var bygget paa det højere beliggende Terræn ved den nuværende Stubbedamsvej. Nordbanens Løb ud af København til Hellerup omkring Nørrebro blev bibeholdt, indtil alle 4 Spor paa den forsænkede Boulevardbane mellem den nuværende Københavns Hovedbanegaard og Østerbro var taget i Brug i 1921. Først i 1886 blev Nørrebro Station aabnet. Med Undtagelse af Strækningen mellem København og Hellerup, der jo skulde afvikle saavel Trafikken til Klampenborg som til den egentlige Nordbane, var hele Strækningen ved Nordbanens Aabning enkeltsporet. I 1877 fik Strækningen mellem Hellerup og Klampenborg Dobbeltspor, og i 1891 blev Strækningen Hellerup-Holte tilsvarende udstyret. Da Kystbanen aabnedes i 1897 og tilsluttedes Nordbanen i Snekkersten, fik Strækningen mellem Snekkersten og Helsingør sit Dobbeltspor, og endelig afsluttedes i 1935 Dobbeltsporanlægget mellem Holte og Hillerød.

Som en betydelig medvirkende Aarsag til Trafikfremgangen paa Nordbanen igennem Aarene bør nævnes Privatbanerne i Nordsjælland, hvorved navnlig Ferietrafikken og Udflugtstrafikken fra København paa Søndage fik en betydelig Impuls. I 1880 aabnedes Gribskovbanen mellem Hillerød og Græsted. Denne Bane forlængedes i 1896 til Gilleleje, og i 1897 tilføjedes Sidelinien fra Kagerup til Helsingør, der 1924 forlængedes til Tisvildeleje. I 1897 aabnedes Banen fra Hillerød til Frederiksværk, der 1916 forlængedes til Hundested. Ved disse Baneanlæg og senere ved Anlæg af Lyngby-Vedbæk Jernbane (Jægersborg-Nærum), Hornbækbanen og Slangerupbanen fik Udflugtstrafikken nye Maal.

Forventningerne til Trafikkens Omfang paa Nordbanen var paa Forhaand ikke store, og den første Køreplan indrettedes derefter. Der løb 3 Togpar daglig mellem København og Helsingør. Morgen- og Aftentogene var »Persontog«, som brugte 2 Timer til Rejsen, medens Middagstogene var »Blandettog« med en Rejsetid fra 2½ til 3 Timer. Foruden disse Tog løb paa Hverdage et Togpar mellem København og Holte. Den særlige Søndagstrafik gik dengang kun til Lyngby med 6 Tog i hver Retning. Men allerede i Sommeren 1866 havde Udflugtstrafikken paa Søndage ud over Lyngby antaget et saadant Omfang, at det var nødvendigt at etablere 5 Tog til og fra Helsingør.

Hverdagskøreplanen kunde imidlertid ikke opfylde Lyngbyborgernes Behov for Befordring, og Jernbaneselskabets Direktion kom dem da til Hjælp med en »Hestevogn« ligesom paa Klampenborgbanen, idet man i Sommeren 1868 afsendte en Personvogn trukket af Heste fra Lyngby Kl. 6,40 til Hellerup med Standsning i Gentofte. I Hellerup blev Vognen tilkoblet Toget fra Klampenborg til København. Vognen blev trukket fra Lyngby ud til Toppen af Bakken ned mod Gentofte, hvorfra Vognen ved egen Kraft trillede ned ad Bakken til Gentofte, hvor den ledsagende Drager stoppede den ved Hjælp af Skruebremsen. Naar de rejsende fra Gentofte havde taget Plads, skubbede Stationens Dragere lidt til Vognen, og saa løb den videre ned ad Bakken til Hellerup. Denne primitive Form for Jernbanetrafik gik godt i adskillige Aar. Engang var det dog ved at gaa galt, fordi Vognens Bremse ikke var i Orden, saa Drageren ikke kunde standse Vognen i Gentofte. Vognen løb derfor med sin dyrebare Last videre til Hellerup Station, der imidlertid var blevet telegrafisk alarmeret om at strø Grus paa Skinnerne, og derved lykkedes det at faa den løbske Vogn standset.

Jernbanedirektionen var i det hele taget varsom med at etablere Tog. Da der saa-

ledes fremkom Ønsker om et Teatertog i Vinteren 1865—66 til Lyngby og Klampenborg, fandt man ud af, at eet Tog maatte være tilstrækkeligt. Sidste Klampenborgtog Kl. 10 $\frac{3}{4}$ Eftm. fra København afsendtes derfor Søndag, Tirsdag, Onsdag og Torsdag fra Hellerup til Lyngby, hvorfra det straks returnerede til Hellerup for at optage sin afbrudte Rejse til Klampenborg. De rejsende til Charlottenlund og Klampenborg kunde saa efter frit Valg vente i Hellerup, til Toget kom tilbage fra Lyngby, eller gøre Rejsen med til Lyngby og tilbage til Hellerup. Paa Mandage, Torsdage og Lørdage gik Toget direkte til Klampenborg uden Afstikker til Lyngby.

Togene til Klampenborg afsendtes i København fra den nyopførte Nordbanegaard, »Stationen ved Farimagsgade«, der laa Nord for Vesterbrogade. Herfra ekspederedes ogsaa Togene til Lyngby og senere samtlige Klampenborg- og Nordbanetog. Den 14. Oktober 1864 aabnedes Københavns nye Banegaard, der ligeledes byggedes Nord for Vesterbrogade, men nærmere denne Gade. Herved opnaaedes en Samling af al Jernbanetrafik fra København. Samtidig med Ibrugtagningen af den nye Banegaard og Nedlægningen af den første Banegaard i København blev Banelinien Syd om Byen over Valby (og dermed Valby Station) til Vigerslev som tidligere nævnt nedlagt, medens der blev anlagt en Station ved Falkoneralléen — Frederiksberg Station — paa den nye Banelinie over Frederiksberg til Vigerslev. Den nye Københavns Banegaard var saa rummelig for den daværende Trafikmængde, at den i de første Aar i Vinterhalvaaret kunde afvikle hele Trafikken fra København, saaledes at Nordbanegaarden kun blev taget i Brug i de egentlige Sommermaaneder. Men snart voksede Trafikken, Nordbanegaarden blev befolket Aaret rundt, og i 1887 maatte den særlige Klampenborgtrafik flyttes til en ny Station ved Gyldenløvesgade, den saakaldte Klampenborgbanegaard.

I de første Aar efter Klampenborgbanens og Nordbanens Aabning var Personvogsmateriellet, der anvendtes paa disse Strækninger, af samme Karakter som det, der blev anvendt paa Roskilde- og Korsørbanen, og det blev da anvendt i Flæng paa de forskellige Banelinier. Togene paa Klampenborgbanen og Nordbanen førte saaledes baade 1., 2. og 3. Vognklasse, og denne Klassedeling opretholdtes langt frem i Tiden. Først i 1910 afskaffedes 1. Klasse, og da Elektrificeringen af Nærtrafikken nærmede sig og 2. Klasse blev afskaffet paa adskillige andre Strækninger, blev den ogsaa afskaffet i Nærtrafikken, saa at 2. Vognklasse (nu kaldet 1. Klasse) nu kun opretholdes i Kystbanetogene til Helsingør. Med Hensyn til Personvogsmateriellets Indretning m. v. henvises til Afsnittet »Personvogne« Side 405, 409 og 414.

Indtægten af Personbefordringen var Hovedposten paa Jernbaneselskabets Indtægts-side, og man havde nu faaet et Aktiv i Klampenborg- og Nordbanen, som den københavnske Befolkning, der i 1865 inden for Københavns og Frederiksberg Kommuner udgjorde ca. 180.000 Indbyggere, forstod at finde Vej til. Desværre for Jernbanen var Trafikken paa Klampenborgbanen i høj Grad sommer- og søndagspræget, og det var da naturligt, at man ogsaa forsøgte at stimulere Hverdagstrafikken. Dette skete ved, at Billetpriiserne paa Hverdage blev nedsat med ca. en Trediedel, mellem København og Klampenborg saaledes paa 3. Klasse fra 16 til 10 Skilling. Forsøget med denne reducerede Billetpriis blev gjort i 1869, men Resultatet var magert, og Forsøget blev derfor snart opgivet. Klampenborgbanen var en Lystbane, som Københavnerne kun havde Tid til at benytte i større Tal om Søndagen, og de fastboende ved Banens Stationer havde dengang kun i ringe Omfang dagligt Ærinde i København.

I Sommeren 1879 aabnedes Banestrækningen fra Frederiksberg til Frederikssund, uden at denne Bane dog i de første Aartier kom til at præge Københavns Nærtrafik, selv om der paa Søndage straks efter Banens Aabning maatte indlægges Ekstratog fra København om Morgenen med Hjemrejse om Aftenen. Udflugtsmaalene var kun faa, og Toggangen — 1 Persontog og 2 blandede Tog i hver Retning — var for ringe til at danne Grundlag for en Udflytning, hvis Arbejdet i København skulde bevares.

Uden nogen direkte Forbindelse med et Behov for Københavns Nærtrafik blev Jernbanestrækningen fra København til Roskilde i 1874 forsynet med Dobbeltspor. Anledningen hertil var Nordvestbanens forestaaende Aabning for Driften fra Roskilde til Kalundborg i Forbindelse med den allerede i 1870 aabnede Sydbane fra Roskilde til Masnedsund. Dette Dobbeltspor, som saaledes skylder Fjerntrafikken sin Oprindelse, viste sig imidlertid hurtigt at være en nødvendig Forudsætning for Afviklingen af den stærkt stigende Nærtrafik paa Strækningen København-Roskilde.

Afsnit III. (1897—1917)

Trangen til at tilbringe Fritiden og til at tage Bolig i frie Omgivelser voksede i Takt med Stigningen i Københavns Indbyggerantal, og det maatte da forekomme som en naturlig Ting, at Staten ved et Baneanlæg bragte de naturskønne Kystomraader Nord for Klampenborg i mere intim Forbindelse med Hovedstaden og samtidig skabte en ny og kortere Jernbaneforbindelse mellem København og Helsingør.

Allerede Trafikmængden, saaledes som denne havde udviklet sig paa Klampenborgbanen og Nordbanen, gav fornødent Holdepunkt for, at der var Trang til et Baneanlæg langs Kysten, og efter at Rigsdagen i 1894 havde vedtaget at bygge en Kystbane fra Klampenborg til Helsingør samt en Jernbane fra Østerbro til Hellerup, blev Kystbanen fra Østerbro til Helsingør aabnet for Driften den 2. August 1897, idet den dobbeltsporede Strækning fra Hellerup til Klampenborg indgik som et Led i Kystbanen. Paa Grund af den forventede Trafikmængde blev saavel Strækningen fra Østerbro til Hellerup som fra Klampenborg til Rungsted Kyst straks anlagt med Dobbeltspor, saa at Banen allerede i Starten var dobbeltsporet fra Østerbro Station til Rungsted Kyst. Ved Anlægget af Østerbro Station opnaaedes en tiltrængt Aflastning af Københavns Hovedbanegaard, og samtidig blev en betydelig og stadig voksende Bydel af København bragt i direkte Jernbaneforbindelse med det naturskønne Nordsjælland. At der ved dette Stationsanlæg ogsaa skabtes Forudsætningen for den senere Boulevardbaneordning skal her kun lige nævnes.

Københavns Indbyggertal var nu (Københavns og Frederiksberg Kommune) steget til ca. 400.000, og Sport og Friluftsliv var ved at faa Tag i den store Befolkning, saa det var kun naturligt, at Antallet af Byens Udfaldsporte mod Omegnen maatte forøges. Kystbanen løste denne sin Opgave paa udmærket Maade og bidrog i de kommende Aar i fremtrædende Grad til Udviklingen af Københavns Nærtrafik. Der var allerede ved Aabningen noget festligt over denne Bane, som man kunde have svært ved at finde ved de tidligere Rentabilitetsanlæg med deres sparsomme Udstyr og graa, fattige Stationsbygninger. Kystbanens Stationsbygninger var derimod lyse og venlige og helt afstemt efter Datidens Krav til moderne Publikumsforhold.

Sommerkøreplanen omfattede paa Hverdage ved Kystbanen

4 Togpar mellem Østerbro og Rungsted og

6 Togpar mellem Østerbro og Helsingør.

Men endvidere løb der fra Hovedbanegaarden (via Nørrebro) et Togpar til og fra Rungsted og to Togpar til og fra Helsingør. At Kystbanen over sin Delstrækning Hellerup-Klampenborg ogsaa skulde give Plads for samtlige Klampenborgtog, der fremdeles udgik fra Stationen i Gyldenløvesgade ved Hovedbanegaarden, siger sig selv.

Ogsaa ved Anskaffelse af Lokomotiver kom Kystbanens Aabning til at sætte sit Præg, idet man nu af Hensyn til en hurtigere Afvikling af Nærtrafikken fandt Tiden inde til at konstruere en særlig Tendermaskine til Fremførelse af lette, hurtige Persontog. Den skulde kunne gaa rask igang og ikke behøve at dreje paa Endestationerne. De saaledes nyanskaffede Lokomotiver fik Litra O.

At Køreplanen Tid efter anden undergik Udvidelser og Forbedring i Takt med Trafikstigningen, siger sig selv. Aabningen af Privatbanerne fra Lyngby til Vedbæk (1900), fra Helsingør til Hornbæk (1906, forlænget til Gilleleje 1916) og Slangstrupbanen fra Nørrebro til Slangstrup (1906) bidrog naturligvis ligesom i sin Tid Privatbanerne fra Hillerød til at stimulere Trafikkens Omfang.

At de nyaabnede Sporvejslinier ad Strandvejen (i 1903) og til Ordrup ad Bernstorffsvej-Ordrupvej (i 1908) betød en alvorlig Konkurrence for Klampenborgbanen og gennem en Aarrække medførte en ikke ubetydelig Trafiknedgang for denne Banelinie ligesom Cyklens Overgang til efterhaanden at blive Hvermands Eje, skal her nævnes som nogle af Aarsagerne til, at man stadig inden for Banernes Ledelse var opmærksom paa Nødvendigheden af at forbedre Trafikmulighederne.

Imidlertid var man længe før Aarhundredskiftet paa ansvarligt Sted klar over, at de ved Flytningen af Københavns Banegaard i 1864 skabte indre Jernbaneforhold i København ikke var holdbare under den Udvikling, som det maatte forudses, at Jernbanetrafikken til og fra den stærkt voksende By maatte faa. Som et Led i en samlet Plan flyttede man da allerede i 1901 Godstrafikken fra Københavns Banegaard til den nyaabnede Københavns Godsbanegaard ved Kalvebod Brygge, og i denne Plan indgik som nævnt ogsaa Anlægget af Østerbro Station som Udgangspunkt for Kystbanen. Endelig flyttedes Københavns Hovedbanegaard den 1. December 1911 tilbage omtrent til sin oprindelige Plads fra 1847 Syd for Vesterbrogade i den Skikkelse, som vi kender den i Dag. Hensigten med disse store Anlægsarbejder var at skaffe bedre og mere tidssvarende Plads til Afviklingen af den stadigt stigende Trafik paa alle Omraader inden for Jernbanedriften og ved Anlæg af en Boulevardbane som Tunnelbane under Nørrevoldgade at skabe direkte Forbindelse mellem Hovedbanegaarden og Østerbro Station, hvorfra Kystbanen over Hellerup udgik. Man var kort sagt vendt tilbage til en Linieføring, der stort set havde været Ønskemaålet for det sjællandske Jernbaneselskab, da en Regeringskommission i Anledning af Anlægget af Nordbanen fra København over Hillerød til Helsingør i 1861 behandlede Jernbanens Retningslinie i den indre By. Allerede dengang havde man fra Jernbaneselskabets Side — saaledes som tidligere nævnt — haft Øjet aabent for Betydningen af Etablering af Mellemstationer inden for Byomraadet i selve Bykernen, men Selskabet maatte dengang akceptere Regeringskommissionens Afgørelse, der bl. a. var truffet af militære Grunde, om Linien over Nørrebro.

Ved Aabningen af den nye Hovedbanegaard — Københavns 3die Hovedbanegaard — i 1911 skete der ikke nogen øjeblikkelig Ændring i den nordgaaende Nærtrafik, som fortsat afvikledes fra Nordbanegaarden og Klampenborgbanegaarden paa det gamle Banegaardsterræn. Derimod flyttedes den vestgaaende Persontrafik atter tilbage til den gamle Linie Syd om Byen, og Valby, der ikke havde haft Jernbanestation siden 1864, fik nu atter sin Station, ligesom der ved Vesterfælledvej aabnedes et Billesalgsted, der senere fik Navn af Enghave Station. Fra Valby førtes en Banelinie over til Vanløse, hvorved direkte Forbindelse blev etableret mellem den nye Hovedbanegaard og Frederikssundbanen. Følgen af denne Linieflytning, hvorved den direkte Jernbanelinie mellem den gamle Hovedbanegaard og Vigerslev over Frederiksberg blev overflødig og derfor blev nedlagt, var imidlertid, at Frederiksberg Station, der jo i næsten 50 Aar havde ligget ved Statsbanernes Hovedfærdselsaare mod Vest, helt gik i Glemmebogen, hvad Persontrafik angaar. Fra den 1. December 1911, indtil der i 1914 blev indsat nogle smaa Forbindelsestog ud til Vanløse (Frederikssundbanen), var der saaledes overhovedet ikke Persontrafik fra Frederiksberg Station. I 1930 indførtes der desuden en Persontogsforbindelse med smaa Motortog fra Frederiksberg til Nørrebro og derfra videre til Hellerup, men først Elektrificeringen af Nærtrafikken i 1934 skulde genskabe Frederiksberg Station som en vigtig Persontrafikstation i det københavnske Jernbanenet.

Afsnit IV. (1917—1934)

Det omfattende Anlæg af »Boulevardbanen« var nu saa vidt tilendebragt, at det vestlige af denne Banestræknings to Dobbeltspor kunde aabnes for Drift den 1. December 1917 for Kyst- og Klampenborgtog, hvorefter den gamle Klampenborgbanegaard ved Gyldenløvesgade blev nedlagt. Samtidig aabnedes den underjordiske Nørreport Station ved Frederiksborggade. Østerbro Station blev nu Gennemgangsstation for hele denne Trafik. Den 1. Oktober 1921 flyttedes ogsaa Nordbanetogene over paa Boulevardbanen, og den gamle Nordbanegaard blev nedlagt. Herefter var hele det gamle Jernbaneterræn ved Sct. Jørgens Sø frigjort af Statsbanerne og overgik til Københavns Kommune.

Ved Ibrugtagningen af den 4-sporede Banestrækning fra Københavns Hovedbanegaard til Hellerup blev de anlægsmæssige Betingelser for Nærtrafikken fra København mod Nord væsentligt forbedrede, og vel kunde udskilles til østre Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg i Sommeren 1928, hvorved den egentlige Kystbanetrafik til Stationer Nord for Klampenborg helt kunde udskilles til østre Dobbeltspor mellem Københavns Hovedbanegaard og Klampenborg, blev Mulighederne for en rationel Nærtrafik mod Nord efter Trafikkens daværende Omfang yderligere tilfredsstillende.

Omordningen af Nord- og Kystbanetrafikken havde imidlertid den uheldige Virkning, at Nørrebro Station mistede sine gennemgaaende Persontog mod Nord. For at bøde derpaa blev der etableret Kørsel med smaa Forbindelsestog fra Nørrebro til Hellerup. Denne Kørsel blev i 1930 udvidet til Strækningen Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup (paa Sommersøndage til Klampenborg) som en Antydning af den senere elektriske Drift paa ydre Bybane fra Frederiksberg over Vanløse-Nørrebro til Hellerup.

I 1923 toges Dobbeltsporet mellem Rungsted Kyst og Snekkersten i Brug, og Kystbanen var herefter dobbeltsporet i hele sin Udstrækning. I Sommeren 1924 aabnedes en ny Station i Ordrup i det stærkt voksende Villakvarter.

Naar Banerne nu kunde tillade sig at anskaffe en ret tung 4-akslet Vogn til Nærtrafikken, var Grunden den, at man til delvis Afløsning af de ved Kystbanens Aabning i 1897 anskaffede lette Tenderlokomotiver af Litra O i Aarene 1924—1928 efter fornøden Forstærkning af Banelegemet havde anskaffet 20 nye Tenderlokomotiver med langt større Trækkekraft (Litra S), hvorved Togvægten for det enkelte Tog kunde forøges meget betydeligt.

I det hele taget fandt Tiden efter den første Verdenskrig fra midt i Tyverne, da ogsaa Befordring uden for Skinnevej havde vist sin Konkurrencedygtighed, Sindene aabne for Krav om større Toghyppighed, større Fart, større Bekvemmelighed og større Komfort ogsaa i Københavns Nærtrafik. Nedsættelsen i 1926 af »Udvalget til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Muligheden af at foretage en hel eller delvis Elektrificering af den københavnske Nærtrafik« indeholdt en stille Indrømmelse fra Myndighedernes Side af, at Kravene ikke var uberettigede. Paa denne Baggrund skal da ogsaa de forskellige Forbedringer ses, som det lykkedes at gennemføre, inden Elektrificeringen i 1934 blev en Kendsgerning.

Saaledes etablerede man i Sommeren 1925 paa Søndage enkelte gennemgaaende Personvogne fra København til Hornbæk, Tisvildeleje og Gilleleje samt til Hundested. Ordningen er siden udvidet til ogsaa at omfatte Lørdage før store Trafikdage, og saaledes at hele Togstammer føres ind paa Privatbanen. Reformen er blevet særdeles vel modtaget af Presse og Publikum, selv om det af forskellige Grunde har været nødvendigt som Regel at anvende Statsbanernes letbyggede 2-akslede Personvogne til denne Trafik. Paa Grund af Sporforholdene i Helsingør har de direkte Personvognsløb til Hornbækbanen senere maattet bortfalde, ligesom denne omstigningsfri Befordring maatte ophøre i den vanskeligste Tid under den sidste Krig.

I 1933 begyndte man at gennemføre en Del af Togstammerne i Rungstedtogene til Roskilde eller Frederikssund, saaledes at rejsende fra og til Stationer paa disse ret lange Strækninger inden for Københavns Nærtrafik nu undgik Togskifte paa Københavns Hovedbanegaard. Straks ved denne Ordning Etablering fremførtes Togene af S-Maskiner, men Trækraften overgik i 1934—35 til de nu af Statsbanerne anskaffede kraftige 4-akslede Motorvogne (Litra MP og MO), saaledes at Rungsted-Roskilde og Rungsted-Frederikssund Togene, der i øvrigt bestod af Ff-Vogne, maatte siges at være paa Højde med Tidens Krav til Fart, Bekvemmelighed og Komfort.

Ogsaa Toghyppigheden blev i disse Aar stadig forøget ved de forskellige Køreplansskifter. Af nedenstaaende Oversigt vil det ses, hvilket Antal personbefordrende Tog der løb paa Banestrækningerne i Københavns Nærtrafik saavel paa en Hverdag som paa en Søndag i Sommerhalvaaret 1932 samt disse Togs Rejsetid fra Københavns Hovedbanegaard til Endestationen.

Hertil kom navnlig paa Klampenborgbanen paa Søndage et meget betydeligt Antal Særtog, afpasset efter Trafikbehovet, der især var bestemt af Vejret og de særlige Foranstaltninger i Omegnen som Cykelløb, Travløb og Galopløb.

Som det vil ses, var Rejsetiden fra Københavns Hovedbanegaard til Klampenborg ca. 30 Minutter og til Holte ca. 40 Minutter. Paa disse to Hovedstrækninger i Nærtrafik-

Mellem Københavns Hovedbanegaard og	Antal Togpar i Sommeren 1932 paa en		Rejsetid Antal Minutter
	Hverdag	Søndag	
Klampenborg	43	56 ¹⁾	28—35
Skodsborg	1	3	33—39
Vedbæk	1	2	40—52
Rungsted Kyst	17	20	45—60
Helsingør via Rungsted Kyst	18	19	48—93
Lyngby	1	4	29—37
Holte	24	26	39—47
Birkerød	1	—	47
Hillerød	1	4	54
Fredensborg	1	—	68
Helsingør via Hillerød	15	13	91—109
Ballerup	7	7	43—45
Maaløv	2	—	44—49
Veksø	—	1	54
Frederikssund	10	11	70—85
Glostrup	1	—	16—18
Taastrup	1	—	28
Roskilde (standser ved Mellemstationerne)	20—24	21—25	43—56
Roskilde (uden Stop)	17	25	27—46

1) Heri medregnet direkte Tog Frederiksberg-Klampenborg.

ken tilstræbte man nu paa Hverdage at tilrettelægge en saakaldt »stiv Køreplan« med regelmæssige Afgangstider for Togene og overvejende med 1 Tog pr. Time i hver Retning.

Afsnit V. (1934—1947)

Paa Grundlag af en af et Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Indførelse af hel eller delvis Elektrificering af Københavns Nærtrafik afgiven Betænkning blev der i April 1930 vedtaget en Lov om Elektrificering af Københavns Nærtrafik, hvorefter Strækningerne Valby-Københavns Hovedbanegaard-Østerbro-Hellerup-Klampenborg, Hellerup-Holte og Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Hellerup skulde elektrificeres. Ved senere Bevillinger udvidedes Elektrificeringen til ogsaa at skulle omfatte Strækningen Valby-Vanløse-Ballerup og Strækningen Valby-Glostrup.

Selv om der ved disse Love alene tilsigtedes en Ændring af Driftsformen paa de bestaaende Strækninger og Etablering af nye Stationer, skulde det snart vise sig, at den elektriske Drift hidførte en fuldkommen Omvæltning i de tilvante Begreber om Intensiteten af Nærtrafikken, saaledes at ogsaa de af det nedsatte Udvalg til Elektrificeringens Forberedelse foretagne Beregninger om forventet Trafikstigning blev fuldstændig overfløjet allerede i de første Driftsaar med den nye Driftsform.

Den 3. April 1934 paabegyndtes elektrisk Drift paa Strækningen Frederiksberg-Hellerup-Klampenborg, og den 15. Maj 1934 gennemførtes elektrisk Drift paa Linien

Københavns Hovedbanegaard-Klampenborg. Samtidig oprettedes der paa sidstnævnte Strækning 3 nye Stationer: Vesterport, Nordhavn og Svanemøllen. Allerede den 1. November 1934 blev Strækningen Københavns Hovedbanegaard-Valby elektrificeret, og der blev paa denne Strækning samtidig oprettet en ny Station ved Dybbølsbro. Den 15. Maj 1936 var Arbejdet med Elektrificering af Holtelinien tilendebragt, og paa denne Strækning oprettedes 3 nye Stationer: Bernstorffsvej, Jægersborg og Sorgenfri, hvorhos Virum Station blev flyttet nogle Hundrede Meter mod Nord. Samtidig oprettedes paa Frederiksberglinien en ny Station ved Børups Allé (Fuglebakken). Godt 5 Aar senere, nemlig den 23. September 1941, blev Strækningen Valby-Vanløse med de nye Stationer ved Valby Langgade og Peter Bangsvej aabnet for elektrisk Drift, medens Arbejdet med Elektrificering af Strækningen Vanløse-Ballerup endnu ikke er afsluttet, og Arbejdet paa Strækningen Valby-Glostrup først lige er paabegyndt. Ved Statsbanernes 100-Aars Jubilæum findes da under elektrisk Drift 42 Kilometer af Københavns Nærtrafik med i alt 28 Stationer til Betjening af Publikum, og inden længe vil ca. 60 Kilometer være elektrificeret.

Allerede Forberedelserne til Indførelsen af elektrisk Drift paa de heromhandlede Banestrækninger havde i betydelig Grad virket fremmende paa Boligbyggeriet i de nordlige Omegnskommuner, og da først Elektrificeringen var en Kendsgerning, tog dette yderligere Fart, samtidig med at de gammelkendte Udflugtsmaal blev gjort mere tillukkende for Publikum. Den regelmæssige, hyppige og hurtige Toggang i Forbindelse med de nyoprettede Stationer kunde nu i højere Grad end hidtil udløse en stærk Trang hos Storbyens Befolkning til at søge sig Bopæl i landlige og sunde Omgivelser, og Søndagsudflugten blev for den stedbundne Del af Københavns Befolkning saare let tilgængelig.

Det trafikmæssige Resultat heraf blev en meget stærk Stigning i Rejsernes Antal. Det samlede Antal Rejser paa Billetter og Abonnementskort mellem Stationerne paa de da *dampdrevne* Banestrækninger København-Klampenborg og København-Holte havde i følgende vilkaarligt valgte Driftsaar udgjort:

i 1912—13	5,2 Mill. Rejser
i 1921—25	6,2 — —
i 1926—27	6,3 — —
i 1928—29	6,4 — —

medens det samlede Antal Rejser paa Billetter og Abonnementskort mellem Stationerne paa de *elektrificerede* Banestrækninger udgjorde:

i 1936—37	22,4 Mill. Rejser
i 1941—42	23,7 — —
i 1943—44	34,2 — —
i 1946—47	45,8 — —

Den nævnte voldsomme Trafikstigning i den elektrificerede Nærtrafik falder naturligvis som al Nærtrafik ved en Storby i to Grupper, nemlig Udflugtsrejser og Boligrejser — den daglige Rejse mellem Bopæl og Arbejdssted. Det vil være vanskeligt at udrede, hvor meget af Trafikstigningen der kan tilskrives den ene og hvor meget den

anden Gruppe, men hvad Udflugtsrejserne angaar, vil det for stedkendte Læsere være let at genkalde sig i Erindringen den Udvikling og Modernisering, som Forlystelses-etablissementerne omkring Klampenborg — specielt Bellevuebadestranden og Dyrehavsbakken — har undergaaet i de sidste 10—12 Aar. Det myldrende Folkeliv, der nu udfolder sig paa disse Steder om Sommeren, maa vel i høj Grad siges at have de bekvemme Transportforhold med S-Banen til Klampenborg fra alle Bydele i København som Forudsætning. Heri har man sikkert ogsaa Lov til at søge en væsentlig Aarsag til den stærke Stigning i Besøget paa Traverbanen i Charlottenlund, Cykelbanen i Ordrup og Galopbanen i Klampenborg. Besøget paa disse Væddeløbsbaner var i Sommer-sæsonen 1932, 1942 og 1944 følgende:

	Antal besøgende: (i Tusinder)		
	1932	1942	1944
Traverbanen	78	122	242
Cykelbanen	78	150	170
Galopbanen	47	86	96

For saa vidt angaar Boligrejserne, vil man kunne finde et interessant Bidrag til en Strejfbelysning ved at betragte Befolkningstallene i de af den elektrificerede Nærtrafik særligt berørte Kommuner. Disse Kommuner havde i de nedenfor anførte Aar et Indbyggerantal af følgende Størrelse:

Aar	Kommune				
	København	Frederiksberg	Gentofte	Lyngby-Taarbæk	Søllerød
Indbyggerantal i Tusinder					
1925	587	104	40	14	10
1930	617	106	48	15	11
1935	666	113	64	21	12
1940	700	113	76	29	13
1944	723	115	82	33	14

Som det vil ses, har Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner faaet en voldsom relativ Befolkningstilvækst, idet begge disse Kommuner har faaet deres Indbyggerantal mere end fordoblet i Aarene fra 1925 til 1944.

Man tør vel herefter sige, at Elektrificeringen af Nærtrafikken har sin store Andel i, at Storbyen Københavns Befolkning nu i højere Grad end tidligere udnytter Fritiden til Udflugter til Skov og Strand, og at en stadig større Del af denne Befolkning har taget Bopæl i de nordlige Villakommuner. Herved er utvivlsomt ydet et vægtigt Bidrag til Højnelse af Befolkningens Sundhedstilstand.

Ligesom i andre Storbyer meldte der sig efter Indførelsen af den elektriske Jernbanedrift snart fra Publikums Side Kravet om umiddelbar Omstigningsret mellem S-Tog og Sporvogn. Dette Krav førte til, at der fra Maj 1939 indførtes en Fællesbillet — »rød Billet« — til en Pris af 30 Øre mellem Bybanen (Banestrækningerne inden for Hellerup, Valby og Husum) og Københavns Sporveje. Etableringen af denne Samvirken mellem de to offentlige Hovedtrafikfaktorer i Hovedstadens Persontrafik har siden dens Iværksættelse haft en frodig Udvikling, idet Salget af Fællesbilletter, der i det første hele Driftsaar (1940—41), hvor Ordningen var i Kraft, beløb sig til 345.000 Billetter, i det følgende Aar steg til 858.000 Billetter og i det sidst afsluttede Driftsaar (1946—47) udgjorde 2.650.000 Billetter. Heraf er godt Halvdelen solgt af Statsbanernes Stationer, medens lidt mindre end Halvdelen er solgt af Sporvejene.

Medens Overgangen til elektrisk Drift saaledes i høj Grad har præget det sidste Udviklingsafsnit af den københavnske Nærtrafik, har man dog ikke derfor forsømt at søge Forbedringer gennemført i den Del af Nærtrafikken, der fortsat betjenes af Damp- og Motorvogne. Disse Forbedringer omfatter saavel Trækraft som Vognmateriel og Køreplan. Saaledes fremføres Rungstedtogene nu i Almindelighed af de hurtigt accelererende MO-Vogne, ligesom Ombygning til Storrumsvogne med læderbetrukne Sæder af de tidligere BL- og CL-Vogne sammen med den nyanskaffede Storrumsvogn med dobbelte Endedøre har givet Nordbanetrafikken til Hillerød og Kystbanetrafikken til Helsingør den tiltalende og komfortable Personvogn, som et moderne indstillet Publikum har Krav paa.

Hvad Køreplanen for den damp- og motordrevne Del af Nærtrafikken angaar, da har den saavel i Henseende til Hyppighed som Hastighed bestandig været ført saa stærkt å jour, som Driftsforudsætningerne har muliggjort. Her ses naturligvis ganske bort fra de unormale Forhold, som den sidste Verdenskrig førte med sig. Hvad specielt Kystbanen angaar, da tilrettelagde man i 1939 Køreplanen saaledes, at Helsingørtogene i Modsætning til tidligere normalt fik Standsning i Klampenborg. Der opnaaedes derved, at Forbindelsen mellem den ydre Bybanes store og stærkt voksende Kvarterer samt Hellerup og Charlottenlund paa den ene Side og Kystbanens nordlige Stationer paa den anden Side forbedredes, idet man nu undgik Omstigningen i Rungsted. For ikke at forlænge Rejsetiden for Helsingørtogene inddroges til Gengæld Standsningerne ved de mindre Stationer Kokkedal og Nivaa, og der blev givet disse Erstatning ved Videreførsel af et Rungstedtog i Timen til Humlebæk. Denne Køreplansreform blev dog under Krigen forringet, men vil formentlig hurtigt blive retableret.

Til Belysning af den Betydning, som Københavns Nærtrafik har i Statsbanernes samlede Persontrafik, bør fremføres, at af de ca. 95 Millioner Rejser, der nu aarligt foretages med De Danske Statsbaner, finder omtrent to Trediedele — eller ca. 60 Millioner Rejser — Sted i Nærtrafikken.

Anderledes er naturligvis Forholdet, hvis man vil se paa Længden af Rejserne, der da maa opgøres i Personkilometer (1 Personkm = 1 Person befordret med Jernbane over en Strækning paa 1 km). Saaledes udregnet har Statsbanernes Persontrafik nu en samlet Størrelse af ca. 3 Milliarder Personkilometer, og af dette astronomiske Tal

afvikles en lille Fjerdedel — eller ca. 0,7 Milliard Personkilometer — i Københavns Nærtrafik.

Til Slut skal til Belysning af den Udvikling af Københavns Nærtrafik, der har fundet Sted igennem de nu beskrevne Tidsafsnit, nævnes, at medens Hellerup Station, efter Nordbanens Aabning til Helsingør over Hillerød i Sommeren 1865 passeredes af 25 Tog paa Hverdage og ca. 40 Tog paa Søndage, var dette Togantal i Sommeren 1946 steget til ca. 475 Tog paa Hverdage og op til 600 Tog paa Søn- og Helligdage. Det højeste Togantal, Hellerup Station hidtil har ekspederet paa een Dag, naaedes 2. Pinse-dag 1936, da der i Løbet af de 20 Timer, denne Station har Persontrafik, ekspede-des 746 Tog.

Naar Ballerupliniens og Glostrupliniens Elektrificering er blevet gennemført, findes der ikke Lovhjemmel for yderligere Elektrificering af Statsbanelinier.

Statsbanernes Automobilruter

I Aarene før og under Verdenskrigen 1914—1918 har man ikke kunnet tale om nogen Rutebiltrafik i Danmark af Betydning.

Det var Krigen, som — ved at sætte Fart i Udviklingen af Eksplosionsmotoren og gøre den billigere, kraftigere og mere driftssikker og derved egnet til Fremdrivnings-middel for større Landevejskøretøjer — skabte Betingelser for Rutebilkørsel i større Stil.

Rutebilkørsel i Danmark tog sin Begyndelse først i Tyverne, men udviklede sig der-efter med Stormskridt, fortrinsvis der, hvor der var Penge at tjene, og uanset om der allerede paa Egnen forekom Trafikmidler til en forsvarlig og tilstrækkelig Afvikling af Trafikken.

Rutebilkørslen paaførte efterhaanden Stats- og Privatbaner en saa stærk og paagaa-ende Konkurrence, at en Indgriben fra Regeringsmagtens Side blev nødvendig. En under 17. Marts 1925 nedsat Rutebilkommission forsøgte at løse Spørgsmaalet om et Samarbejde mellem Jernbaner og Biler, men Forsøget mislykkedes ganske, idet den eneste Form for Samarbejde, som kunde accepteres af Rutebilejerne, hvilede paa det Princip, at Rutebilerne maatte tage al den Trafik, som de kunde overkomme, saa skulde Banerne klare Resten, navnlig den mindst lønnende Trafik, saasom Spidsbelast-ningen, der kræver et stort Beredskab, de sene Aftenture o. s. v.

Af Kommissionens Arbejde fremgik den Lov, som regulerer Rutebil- og Lastbilkørsel den Dag i Dag, nemlig Omnibusloven af 4. Juli 1927.

Denne Lov definerer i § 1 Omnibuskørsel som: »Kørsel med Motorkøretøjer, der er bestemt til mod Vederlag at benyttes, eller faktisk benyttes, til samtidig Befordring af flere af hinanden uafhængige Personer.«

Denne Definition er ikke fyldestgørende og giver jævnlig Anledning til Fortolkning; Loven er forøvrigt nu i Smeltediglen.

Loven bestemmer videre, at saadan Omnibuskørsel er betinget af en Koncession, og giver Forskrifter for, hvorledes og af hvem en saadan Koncession skal gives. I store



Fig. 369. Statsbanernes Automobilruter Foraaret 1947.

Træk er det Amtsraadene, der meddeler Koncessionen efter først at have forelagt Ansøgningen for andre Amtsraad og Byraad, gennem hvis Omraade den ansøgte Rute passerer. Saafremt der ikke opnaas Enighed mellem disse Amtsraad og Byraad om, hvorvidt Koncession kan gives, skal Ministeren for offentlige Arbejder træffe Afgørelse i denne Sag.

Da Tanken om et praktisk Samarbejde mellem Jernbaner og Rutebiler maatte opgives, maatte Statsbanerne gribe Sagen an paa en anden Maade, og man indsaa, at Samarbejdet kun kunde fremkomme derved, at Driften af Baner og Biler samledes under en og samme Institution, Statsbanerne, og man besluttede da at søge at overtage visse Rutebil-Koncessioner.

Programmet for Statsbanernes Overtagelse af Bilruter omfattede de Ruter, der løber parallelt med Statsbanelinier, eller som forbinder Købstæder, mellem hvilke der opretholdes Forbindelse med Tog.

Det viste sig ved Opstilling af dette Program, at Statsbanerne herefter ønskede omkring ved 80 Ruter eller ca. 10 % af samtlige Bilruter i Danmark.

Koncessionen for Bilruter gives sædvanligvis for 5 Aar ad Gangen, og naar en Koncessionsperiode for en af de Ruter, som stod paa Programmet, nærmede sig sit Udløb, søgte Statsbanerne om Koncession paa den paagældende Rute, ganske paa samme Maade som de private gjorde det.

Sagen blev behandlet som foreskrevet i Loven og i adskillige Tilfælde afgjort af Trafikministeren efter »Uenighedsparagraffen«.

De første Ruter, der blev overtaget fra private, var Ruten Aarhus-Silkeborg og de to store Ruter København-Stege og Roskilde-Korsør, der overtoges den 1. September, henholdsvis den 1. Oktober 1932.

Men forinden havde Statsbanerne selv etableret to Bilruter, nemlig Ruterne Sønderborg-Graasten og Sønderborg-Skelde, der blev aabnet 1. Juli 1932 samtidig med, at Driften paa Banestrækningen Vester Sottrup-Skelde blev indstillet. Loven, der gav Bemyndigelse til Nedlæggelse af Skeldebanen, indeholdt tillige Bestemmelse om Nedlæggelse af Padborg-Tørsbøl Banen samt om Ændring af Trafikforholdene paa Als, gaaende ud paa, at Statsbanerne skulde overtage den smalsporede Amtsbanestrækning Sønderborg-Mommark og ombygge denne til Normalspor, at de øvrige Amtsbanelinier paa Øen skulde nedlægges og erstattes med Statsbane-Bilruter, og at Statsbanerne i øvrigt skulde have Eneret paa Rutebilkørsel i Sønderborg Amt.

Ved Udgangen af Aaret 1932 havde Statsbanerne 5 Bilruter; i 1933 overtoges eller oprettedes 32 Ruter, og i 1934 overtoges 18 Ruter. Ved Udgangen af Juli 1939 omfattede Statsbanernes Rutebiltjeneste ialt 72 Ruter med en Vejlængde af i alt 2993 km og i Efteraaret 1947 74 Ruter paa i alt 3211 km.

Organisation

Man kunde være gaaet den Vej at indlemme Rutebiltjenesten i Statsbanernes forhaandenværende Organisationsapparat; i saa Fald maatte Ruterne trafikale Ledelse have været lagt under Distrikternes Trafiktjeneste (Trafiksektionerne) og den tekniske Ledelse under Maskintjenesten (Maskinsektionerne). Man valgte imidlertid at gaa den Vej at lægge Rutebiltjenesten direkte under Generaldirektoratet, nærmere bestemt

under Chefen for Trafik- og Personalafdelingen, dog saaledes, at Maskinafdelingen varetager det tekniske Tilsyn. Man ønskede at drage den fulde Nytte dels af Driftsledernes Kendskab til deres Ruter, dels af deres Indsigt i de specielle Forhold, der knytter sig til Rutebilkørsel, og som var nyt Land for Jernbanefolk, og man mente, at man bedst kunde opnaa dette ved at knytte Driftslederne direkte til Generaldirektoratet.

Organisationen af Rutebiltjenesten er udformet saaledes, at den daglige Ledelse varetages af stedlige Driftsledere, som med enkelte Undtagelser er de tidligere Indehavere af Ruterne.

Lederen forestaar som nævnt den daglige Drift, han antager og afskediger Chaufførerne og tilrettelægger deres Tjeneste, sørger for, at Vognene holdes i god, driftssikker og køredygtig Stand, og for, at de for Rutebilkørsel gældende Lovbestemmelser iagtages. Paa de mindre Ruter skal Lederen derhos udføre Chaufførgerning i den Tid, hans øvrige Tjeneste tillader det, d. v. s. 3 à 4 Dage om Ugen.

Ligeledes har han Ansvar for, at alle de fra Rutebiltjenesten hidrørende Indtægter indbetales, og han fører Regnskab, Statistik m. v.

Straks fra første Færd indtog Statsbanerne det Standpunkt, at Driften af Rutebiltjenesten skulde ske under samme Former som under Privatdrift, og Lederne skal derfor tilrettelægge Driften efter enkle og rationelle Linier med Udnyttelse af de under den private Drift gjorte Erfaringer; han skal holde sig à jour med Udviklingen af Driften paa de private Linier.

Det tekniske og trafikale Tilsyn samt Kontrollen med Indtægter og Udgifter føres fra Generaldirektoratet; Trafikafdelingen varetager i øvrigt som før nævnt den overordnede Ledelse af Rutebiltjenesten.

Driftslederne

Driftslederne er antaget paa personlig Kontrakt med Statsbanerne, de er ikke pensionsberettigede og kan opsiges med 3 Maaneders Varsel.

I Almindelighed lønnes Driftsledere med fast Løn med Tillæg af Tantième, der beregnes efter vedkommende Rutes Nettooverskud. Tantièmen udgør fra 3 % til 10 % af dette Nettooverskud; i nogle Tilfælde er der en Maksimumsgrænse for Tantièmens Størrelse.

Chaufførpersonalet

Den største Del af Rutebiltjenestens Personale udgøres af Chaufførerne, af hvilke der (i 1947) beskæftigedes gennemsnitlig ca. 255 faste og ca. 65 Ekstrachauffører til Afløsning under Ferie, Sygdom, Fridage o. s. v. samt under ekstraordinær Trafik.

Chaufførernes Forhold er ordnet ved en Overenskomst med Dansk Arbejdsmands Forbund. Ifølge denne Overenskomst har Chaufførerne 8 Timers Arbejdsdag eller rettere 48 Timer pr. Uge, med en ugentlig Fridag.

De faste Chauffører er ugelønnede, ekstra Chauffører timelønnede.

I Sygdomstilfælde ydes der Løn i 13 Uger med Fradrag af Sygekassens Tilskud, der skal udgøre mindst 3 Kr. pr. Dag.

De faste Chauffører faar normalt udleveret Uniform en Gang om Aaret.

Opsigelse kan ske med 14 Dages Varsel til den 1. i en Maaned.

Andet Personale

Foruden Driftslederne og Chaufførerne beskæftiges der paa visse Ruter særlige Billettører, endvidere Mekanikere, der ofte tillige er uddannede som Chauffører, saa at de i en snæver Vending kan assistere ved Kørslen paa Ruten, Vaskemænd, Smøremænd og paa de særlig store Ruter noget Kontorpersonale.

Takster og Billetsystem

Rutebiltjenestens Indtægter hidrører i langt den overvejende Grad fra Personbefordringen, der efter Sagens Natur er Rutebilernes Hovedopgave. Men desuden udfører Bilerne Befordring af Pakker og Budbesørgelse, og endelig forekommer paa mange Ruter en ikke ringe Postbefordring.

Paa de Ruter, som Statsbanerne selv har oprettet, er Persontaksterne dannet paa Grundlag af en Kilometerbetaling, som udgør 8 Øre pr. km for de første 10 km, 7 Øre for de næste 10 og 6 Øre for hver følgende km. Paa de overtagne Ruter er Forholdet ikke saa lige til, og der kan faktisk for disse Ruters Vedkommende ikke tales om et ensartet Takstsystem eller en bestemt Betaling pr. km. Man maa her erindre, hvorledes Taksterne blev til. En Rute, som forbinder to Byer, mellem hvilke der forefindes Jernbaneforbindelse, kunde mellem disse to Byer naturligvis ikke tage højere Betaling end Jernbanebillettens Pris, helst skulde Prisen ligge lidt under Banens, om det ogsaa kun var 10 Øre; men til Gengæld maatte Passagererne fra Oplandet til Byen eller paa Delstrækninger, hvor Banen ikke virkede som Takstregulator, betale højere Pris. Taksterne er under Krigen blevet forhøjet.

Medens Banerne giver 25 % Rabat paa Dobbeltbilletter, gives der ved Rutebiltjenesten 20 %. Der forekommer endvidere Abonnementsbilletter, d. v. s. 10 Rejser med 30 % Rabat. Abonnementskort til Rejse over en bestemt Strækning udstedes efter samme Princip som Banernes.

Der benyttes Klippebilletter efter samme System, som kendes fra Banernes Trinbrætbilletter, hvor Stamme og Billet klippes samtidig, og hvor Stammen derpaa anvendes som Regnskabsbilag. Paa nogle Ruter anvendes dog et noget andet System, der kun nødvendiggør 3 Klip. Paa visse Ruter med særlige Trafikforhold, saasom København-Greve-Køge og København-Taastrup, bruges Blokbilletter, ganske som Sporvognenes Billetter til »en ligeud«, og hver Billettør maa da medføre flere Blokke.

Betalingen for Pakkebesørgelsen tilsvares ved Frankeringsmærker, der klæbes paa Pakken eller paa Ledsagelsespapiret, evt. paa de paa nogle Ruter benyttede Pakkelister.

Betalingen for Budbesørgelse tilsvares ligeledes ved Frankeringsmærker, naar der forekommer et Ledsagelsespapir (Konvolut eller lign.), ellers optages Betalingen i Regnskabet med særlig Forklaring.

Oversigt over Udbytte og Driftspræstationer

Forinden der nedenfor anføres enkelte Resultater fra Regnskaberne for de forløbne Aar, skal bemærkes, at *Amortisationen* beregnes med 15 % p.a. af Rutebilernes oprindelige Anskaffelsessum, medens *Forrentningen* beregnes med 4½ % af den til enhver Tid indestaaende Kapital, og at disse to Poster er medregnet i Udgifterne ved Opgørelse af Nettooverskudet.

Finansåret	1932—33	1933—34	1934—35	1935—36	1936—37	1937—38	1938—39	1939—40	1940—41	1941—42	1942—43	1943—44	1944—45	1945—46	1946—47
Vejlængde i km	597	2.064	2.466	2.663	2.730	2.872	2.986	2993	* 3008 ** 2754	3.051 2.746	3.074 2.446	3.074 2.373	3.074 2.076	3.074 2.512	3.074 2.691
Antal Omnibusser	35	92	177	201	206	219	222	233	239	238	242	244	245	238	225
Vogn/km i Tus.	594	4.125	7.966	8.897	9.813	10.767	11.355	9.830	5.250	6.116	3.421	3.147	2.942	3.491	7.391
Plads/km i Tus.	12.081	82.546	162.843	188.877	211.166	242.238	265.418	241.744	131.162	152.931	82.832	72.600	66.326	83.137	186.279
Antal Rejser i Tus.	285	1.428	3.122	3.721	4.175	4.685	5.172	5.235	3.727	4.714	3.164	3.284	3.403	3.944	8.656
Driftsindtægt i Tus. Kr.	266	1.611	3.229	3.762	4.149	4.633	5.023	5.085	4.442	5.879	3.737	3.507	3.231	4.031	8.637
Driftsindtægt pr. Vogn/km i Kr.	0,45	0,39	0,41	0,42	0,42	0,43	0,44	0,52	0,88	0,96	1,09	1,11	1,10	1,15	1,17
Driftsudgift i Tus. Kr. ...	218	1.213	2.414	2.636	2.876	3.223	3.362	3.431	3.276	3.898	3.023	3.070	3.356	3.994	5.988
Driftsudgift pr. Vogn/km i Kr.	0,37	0,29	0,30	0,30	0,29	0,30	0,30	0,35	0,62	0,64	0,88	0,98	1,14	1,14	0,81
Driftsoverskud i Tus. Kr.	48	398	815	1.126	1.273	1.410	1.598	1.591	1.283	1.737	649	360	÷ 201	÷ 45	2.550
Nettooverskud i Tus. Kr.	4	75	121	394	503	610	848	878	639	1.114	141	÷ 116	÷ 541	÷ 272	2.262

* Vejlængde. ** Heraf under Drift.