

Om by og bane

- i anledning af S-togets 90-års fødselsdag

Af Steen Ousager og Poul Sverrild

En revolution ?

I hvert fald i eftertiden, men også i nuet, blev åbningen af de første S-baner i København i 1934-1936 nærmest betragtet som en revolution. Store menneskemasser var på banen sammen med ministre og ledende embedsfolk, da det første elektriske tog i Danmark kørte i april 1934. For de rejsende var det også noget helt nyt. Efter åbningen af Holtestrækningen i 1936 kørte der nu tog hvert tyvende minut fra København H til Valby i sydvest, til Hellerup-Holte og Klampen-

borg i nord og fra Frederiksberg via Vanløse over Nørrebro til Hellerup og i mange forbindelser videre til Klampenborg.

Kapaciteten var meget større end før, og det var farten også. Det tog nu – præcis som i dag – kun 30 minutter fra Hovedbanegården i København til Holte med stop ved alle stationer, 10 minutter mindre end før, – og ikke overgået i linjens nu snart 90-årige historie. Københavns Nærtrafik, som var det officielle udtryk, og som anvendtes i lovgivningen, havde tilsyneladende genskabt sig selv.¹⁾



Indvielsestog på S-banen, Klampenborg 3. april 1934 med tog til Frederiksberg. Det blev Frederiksberg-linjen, der indvarslede en ny tid på de københavnske nærtrafikbaner (foto: ukendt, DJM).



Leder man i Statsbanernes arkiv efter en samlet sag om elektrificeringen, går man imidlertid forgæves. Til gengæld er der flere store samlingsprojekter oprettet bl.a. i 1904 og 1919 om den løbende udbygning af banenettet og stationer i Storkøbenhavn, som var en forudsætning for det senere elektrificeringsprojekt eller blev en del af det.²⁾

Interessant nok er det overordnede spørgsmål om elektrificering heller ikke behandlet på et eneste af de ugentlige fællesmøder i direktionen med generaldirektør og afdelingsdirektører. I tiden op til fremsættelsen af lovforslaget i 1929 om elektrificering blev det kun berørt på et enkelt ministermøde, i januar 1926, endda uden for dagsordenen. Indholdet af drøftelserne fremgår ikke, men formentlig gjaldt det udvalget, som ministeren i april samme år nedsatte til at undersøge spørgsmålet. Samme år etableres da også i Statsbanernes baneafdeling en journalsag vedr. en evt. elektrificering af eksisterende strækninger – i første omfang dog som understøttelse for arbejdet i det nævnte udvalg.³⁾

Elektriske nærbaner i storbyer var langt fra ukendt. Der var bl.a. eksempler fra Hamborg og Berlin, hvor Berliner Stadtbahn havde kørt siden 1882 og fra 1929 sammen med nærbaner rundt om Berlin og ringbanen med elektrisk trækraft. Heller ikke i København var der tale om nye baner. Det

var de gamle baner til Holte og Klampenborg og den ydre godsbane, der nu blev sat strøm til – groft sagt.

Det var da også magtpåliggende for ordførerne bag elektrificeringsforslaget, som det pludseligt fremsattes i 1929 efter det nævnte udvalgsarbejde, og ministeren at understrege, at "... det jo maa erindres, at det ikke drejer sig om et nyt Jernbaneanlæg, men om et gammelt Jernbaneanlæg. ... som man blot giver en anden Driftsform for at kunne gennemføre den fornødne Driftskapacitet." Så hvor ny var den såkaldte S-bane egentlig? Og hvorfor lød begrundelsen, at der var tale om "... en Forandring, der er nødvendig, hvis Statsbanerne vil opretholde eller forøge den nuværende Trafik. Det er en Livsbetingelse..."⁴⁾

Med andre ord må man spørge, hvad det egentlig var for en idé eller tankegang, der lå bag de initiativer, der i maj 1934 resulterede i den første danske elektriske drift, og hvor den kom fra? Hvad var det dominerende rationale bag den udbygning af den københavnske nærtrafik, som Statsbanerne stod for. Var det en begyndelse til noget helt nyt, eller var det et skridt på vejen? Hvordan forholdt det sig til storbyen, dens behov, interessenterne og rammerne for dens udvikling? Hvilken ideologi lå så at sige bag?

DSB's generaldirektør styrer alle. I stort omfang havde debatten om Københavns Nærtrafik og etableringen af elektrisk S-bane-drift udgangspunkt i Statsbanerne og disses økonomi og rentabilitet. Det blev ikke mindre under den ny generaldirektør fra 1931, P. Knutzen, og det er da også det, tegningen klart udtrykker: Statsbanerne var en meget indflydelsesrig institution og havde afgørende indflydelse på de store trafikpolitiske beslutningsprocesser (kunstner: Thau, Svikmøllen 1934, DJM).

I det følgende ser vi dels på den generelle baggrund og de store linjer, dels konkret på opkomsten og udførelsen af ideen om en københavnsk S-bane.

By og samfærdsel

Enhver storby med respekt for sig selv har i dag skinnebåren lokaltrafik som et centralt led i løsningen af persontransportens udfordringer. Der er utrolig mange forskellige transportmodeller afhængig af kultur, økonomi, teknologi, demografi og kronologi. Lokalbåner, nærbaner, sporvogne, hurtigsporvogne, tunnelbaner, højbaner og så videre. Behov og tekniske muligheder for mekaniseret persontransport i og omkring byerne ankom med industrialiseringen, hvor den urbane vækst og socioøkonomiske udvikling skabte basis for en udflugtskultur og for arbejdspendling. Den urbane vækstboom, der satte ind i Vesteuropa fra anden halvdel af det 18. århundrede, blev indledningen på en uafbrudt urban vækstperiode, der nu har stået på i snart 300 år.

Den urbane vækst er kommet til udtryk gennem forøget tæthed og højdevækst i byen kombineret med flade-spredning og dertil etablering af nye urbane enheder – og som DSB's generaldirektør Knutzen kort udtrykte det i 1934: *"Tæt Bebyggelse kræver stor Trafik"*.⁵⁾ Hvor transportudfordringerne for byerne før havde handlet om forbindelsen mellem byer, kom nu intern transport til – både vare- og persontransport. I det følgende vil vi alene se på persontransporten.

Den nye energiintensive bykultur og en af dens nye trafikteknologier, jernbanen, blev i Danmark baggrund for en ny byform: stationsbyen – et begreb, der undertiden også benyttes om nogle af de ganske vist ret få rurale byer, der fik stationsbyens kendetegn, men uden at have jernbane.⁶⁾ Den havde samfærdsel som sit fundament, og den fik en ud- og afviklingshistorie tæt koblet til jernbanetrafikkens. Stationsbyernes eksistensberettigelse var transportmæssigt at dække områder, der i tidens praksis ikke var dækket af nærmeste købstad, og det gjaldt både vare- og person-

transport, som begge dele voksede i kraft af industrialiseringens nye teknologier: dampmaskiner og senere elektromotorer.

Nettet af jernbaner i Danmark kom frem til 1930'erne til at stimulere stadig flere småbyer – efterhånden ofte som kombinerede landevejs- og stationsbyer. Men fordi stationsbyernes livscyklus var defineret af jernbanen, begyndte de at miste deres betydning og vækst, da banenettet havde toppet i 1929. Rute-, person- og lastbiler begyndte at udfylde banernes rolle.

Men industrialiseringen skabte endnu en byform, forstaden, som i modsætning til stationsbyen ikke som udgangspunkt var baseret på jernbanen, men som over tid kom til at blive involveret i jernbaneplaner og -politik. De første forstadsgenerationer opstod med enkelte undtagelser som koncentriske lag på den eksisterende by. I international sammenhæng var de danske byer meget små, og man kunne i slutningen af det nittende århundrede komme rundt til fods. Selv med de tidlige forstæder fungerede byerne fint med de eksisterende ikke-mekaniserede transportmidler.⁷⁾

Samfundets voldsomme forandringer gennem årtierne mellem 1840'erne og 1930'erne kan eksemplificeres ved udviklingen i trafikteknologien, der i København rakte fra den tidligste kollektive hestedrevne transport til introduktionen af S-toget.

Jernbanens ankomst og hastige udbygning på tværs af landsdelene rummede et militært aspekt, der ledsagede behovet for varetransport, og hertil kom et udflugtsaspekt med stærkt stigende betydning. I takt med byens vækst og spredning blev en pendlingsfunktion senere tilføjet. Den bynære togdrift, nærbanerne, fik en udvikling, der byggede på persontransport. Den lagde ud med basis i udflugts-transport, og efterfølgende kom pendlingstrafikken, der senere blev nærbanernes centrale formål. Let tidsforskudt, men parallelt med jernbanen udvikledes sporvognsteknologien i de største byer som på privat initiativ, og blev siden inkorporeret i den kommunale sfære.

"En Familie som venter paa Omnibus." Det tidligste kollektive trafiktilbud i København var den hestetrukne omnibus, som fra 1841 tilbød transport til byens udkant, hvor attraktioner som Frederiksberg Have ventede. Satirikeren Fritz Jürgensen (1818-1863) skildrede den borgerlige families spændte venten på det nye fænomen (Fritz Jürgensens Tegninger, København 1919, nr. 31).



København og den kollektive persontransport

Den kollektive persontransport ankom i 1840'erne til København i form af privat omnibusdrift drevet med heste eller damp og fungerede som ren udflugtstransport. Fra 1860'erne blev trafikken skinnebåren, og i tidens politisk/administrative klima opstod to konkurrerende selskaber i hovedstaden med afsæt i hver sin bymæssigt udviklede kommune: København og Frederiksberg. Koncessionsproblematikker centreret omkring overskridelse af kommunegrænserne var fra første færd en udfordring, og det var en særlig københavnsk problematik, at der tidligt var flere urbaniserede kommuner i bylandskabet, og erfaring med byudvikling under indtryk af industrialiseringen var som nævnt begrænset.

Sporvejstrafikken udfordrede kommunegrænserne fra åbningen af den tidligste linje i 1863, hvis skinner blev lagt på den tidligere omnibuslinjes rute fra Kongens Nytorv i København til Frederiksberg Runddel. Kørsel og linjeudvidelser skete i de følgende årtier under konkurrence mellem flere private sporvejsselskaber. Kørslen blev elektrificeret fra 1897, og under indtryk af den første verdenskrig og den voksende kommunesocialisme blev de københavnske sporveje overtaget af Københavns kommune i 1911 og kort efter sammenlagt med det frederiksbergske sporvejsselskab.⁸⁾ Hermed var der skabt et sporvejsselskab, der dækkede de to centrale kommuner i hovedstadsstrukturen, men selskabets aktiviteter stoppede i praksis ved de to kommuners grænse.

Når det er væsentligt for forståelsen af dele af S-togets historie at opholde sig ved den københavnske sporvejs-historie, skyldes det, at sporvejene i en international optik havde været en naturlig aktør, når der skulle udvikles en sammenhængende skinnebåren nærtrafik i den voksende storby.

Da de tidligste københavnske nærbaner blev åbnet i 1863, var det ikke – som i tidligere og mere industrielt udviklede lande – med afsæt i forestillinger om jernbanens muligheder for at bidrage til en særlig ønsket by- eller samfundsudvikling, men alene fordi der her kunne for-

ventes stor omsætning.⁹⁾ Det var behovet for fritidstransport, der allerede indgik centralt i anlægget af nærbaner nord for København i 1800'tallet,¹⁰⁾ og efter 'genopdagelsen' og den efterfølgende kanonisering af den danske natur som en attraktion i det tyvende århundredes første årtier,¹¹⁾ blev det fritidsbaserede transportbehov ikke mindre.

De to nye linjer fra København over Hellerup til henholdsvis Klampenborg og Holte (-Hillerød-Helsingør) blev udbygget i forventning om høj rentabilitet baseret på den københavnske befolknings allerede kendte forbrug af udflugter til de naturskønne egne nord for byen og forventninger om fremtidig vækst i trafikken. Der var ganske vist en industriarbejderbefolkning i Lyngby, men den var primært lokalt beskæftiget, og i relation til jernbanen var pendling endnu forbeholdt de højere samfundsklasser. Klampenborgbanen havde fra første færd et decideret fritidsmål som endestation.

Da nærbanerne forlængedes mod de nordsjællandske kyster, kom de til at fremtræde som en hybridform af nær- og lokalbaner, hvor københavnernes stigende forbrug af transport til kysten blev suppleret af behov for godstransport fra for eksempel de nordsjællandske skove.¹²⁾

I Danmark var det kun København, der i de sidste årtier af det 19. århundrede bredte sig over en så stor geografi og fik så stort et befolkningsgrundlag, at der var basis for mekaniseret persontransport inden for rammerne af byen og dens umiddelbare opland. Det første danske eksempel på sammenhængen mellem større forstadsdannelser og skinnebåren persontrafik kom i begyndelsen af 1870'erne med den såkaldte 'Forstadslinie', som bandt de nye københavnske forstæder, Vesterbro, Frederiksberg og Nørrebro sammen.

Men allerede den næste generation af københavnske forstæder, som rakte langt ud over Københavns Kommunes grænser tilførte byen en stor flade, som understregede de transportudfordringer fremtidens by kunne byde på. For eksempel skete den første større udstykning af villagrunde i Søborg i Gladsaxe kommune i 1901 uden, at der var

etableret transportmulighed for de kommende indbyggere. Kvarterets efterfølgende tilflytningsproblemer illustrerede, at planlægning af samfærdselsmidler fremover ville blive en nødvendig del af byggemodning på linje med kloakering, belysning og renovation.¹³⁾ De store københavnske indlemmelser af Brønshøj, Valby, Vigerslev og Kongens Enghave (1901) og Sundbyerne i (1902), som flerdoblede kommunens areal kom aldrig til at betyde, at kommunal struktur og urban struktur blev sammenfaldende, så forstædernes transportudfordringer kunne ikke løses på kommunalt plan.

Den by, der udviklede sig gennem industrialiseringsprocessen, overskred kommunegrænser med en dynamik og i former, der var hidtil usete. Den nye by blev både separeret med hensyn til funktion og social geografi. Det blev en by, hvor arbejdskraften skulle transporteres stadig længere mellem hjem og arbejde, og hvor byens socialgrupper i stigende grad levede deres liv i forskellige dele af byen. Det var efter århundredlang bymæssig stilstand en radikalt ny by, der udviklede sig, en by, der ikke respekterede hverken gamle administrative grænser eller nedarvede vaner.



Sporvogne på Trianglen i København 1905. Elektrificeringen af sporvognene på Frederiksberg og i København fra 1899 var et meget stort infrastrukturelt fremskridt i København. Men linjerne var stort alle begrænset til kommunens areal modsat mange steder i udlandet, hvor sporveje i stort tal blev benyttet til forstadstrafik (foto: Emil Stæhr, DJM).



Sporvogn tilhørende Gentofte-selskabet NESA ved endestationen på Klampenborg station som linje 14, ca. 1936. Linjen kørte til Vanløse og var dermed en af de meget få linjer, der var kommunegrænseoverskridende og havde i linjens første år været en alvorlig konkurrent til Statsbanernes Nærtrafik (foto: ukendt, DJM).

I Danmark var der ved indledningen til den nye tid hverken forståelse for eller redskaber til at tilpasse sig det nye grænseoverskridende transportbehov, som den nye by udviklede. Sporvejslinjerne i København og på Frederiksberg startede i overensstemmelse med tidens politisk/økonomiske klima på privat initiativ og ud fra et rent profitrationale. Ret hurtigt blev det klart, at området måtte reguleres af det offentlige, fordi der opstod interessekonflikter blandt andet udløst af de forhindringer, kommunegrænserne repræsenterede.

Behovet for kollektiv persontransport i den førindustrielle by var begrænset til det bedre borgerskab, som udgjorde kundegrundlaget for de tidligste omnibusruter, der i 1840'erne for eksempel førte borgerne ud til det landlige Frederiksberg. Forstæder talte ingen endnu om, men allerede 30 år senere var både forstæder og industriarbejderklasse ankommet og med dem de nye transportbehov.¹⁴⁾

Med industrisamfundets adskillelse af bolig og arbejdsplads ankom en moderne forståelse af begrebet fritid. Den brede befolkning havde tidligere overvejende ureguleret stået til rådighed for deres arbejdsgivere, men som ansatte i den moderne erhvervsstruktur, havde de brede lag nu formel fri tid, der stod til deres egen rådighed og – trods fattige kår – en pengeøkonomi, der tillod lejlighedsvist lystbetinget forbrug. Med fritid til de brede lag fulgte ønsket om at få adgang til oplevelser, der var geografisk adskilt fra bopælen. For eksempel en tur til Tivoli eller med jernbanen til Bakken i Klampenborg – eller bare en tur med tidens andet ny transportmiddel: sporvognen.

Ideologi, forstad og bane

I Danmark landede jernbanen midt i 1800-tallet i et samfund, der i økonomisk henseende var liberalt, og hvor det offentlige i almindelighed spillede en tilbagetrukket rolle. Så det var forventninger til markedet, der overordnet styrede den jernbaneudvikling, som nåede et København, der endnu knap var industrialiseret.

I tidligt industrialiserede lande som England og Belgien, som også var tidligt ude med jernbaneudviklingen, oplevede man allerede midt i det nittende århundrede industrialiseringens indvirkning på byerne i form af boligproblemer og sociale og moralske udfordringer. Det førte til, at man var hurtige til at forstå jernbanens potentiale til at påvirke samfundet på andre områder end gennem selve transporten af varer og personer. I disse og andre lande blev der udviklet transportpolitik med et blik for emner som byens overordnede sociale funktion, dens boligforhold og moralske og politiske tilstand.

De tidligste jernbanebaserede forstæder blev udviklet udenfor London omkring 1850, og så tidligt som 1864 blev de første lavpris pendler-tog indført i London for at muliggøre arbejderklassens udflytning til forstæderne, og et par årtier senere blev initiativet understøttet med lovgivning. Senere kunne man konstatere, at virkningen af de billige arbejdstog mellem arbejdspladserne i byen og boligerne i forstæderne på den ene side var, at tidligere borgerlige boligkvarterer i byens udkant blev konverteret til arbejderkvarterer, og at processen på den anden side var afgørende for forstadens evne til at løse byens boligproblemer, som omfattede usle forhold til de mindrebemidlede.¹⁵⁾

Hvor nærbanenettet i London indgik målrettet i social- og boligpolitikken med henblik på at flytte industriarbejderne ud fra byens midte, så indgik anlægget af nærbaner i Belgien i samme periode som et strategisk element i en bosætningspolitik med det mål at fastholde de arbejdere, der søgte beskæftigelse i byerne, hvor de allerede boede.

I Belgien blev et fintmasket net af billig skinnebåren transport etableret på regeringsinitiativ – ikke for at flytte arbejderklassen ud fra byernes centrale dele, men altså for at begrænse tilvandringen af arbejdere fra landet til byen. Det skete med afsæt i en katolsk funderet politisk/moralsk dagsorden, der byggede på antiurbane forestillinger om byen som moralsk fordærvet og arnested for socialisme og ugudelighed. Det politiske projekt i Belgien lykkedes i en grad, så omkring år 1900 pendlede hver femte belgiske arbejder med tog.¹⁶⁾

Pendlertog i Wales, Ffestiniog Railway, ca. 1875.

Modsat Danmark og København var tog og baner specielt indrettet til pendling og til at bringe arbejdere til arbejdssted eller til byen ganske udbredt og havde et klart politisk sigte.

I København var det politiske sigte i lange perioder underordnet Statsbanernes driftsøkonomi og -form. Fritidstrafikken spillede derfor en afgørende rolle med dens store indtjeningspotentiale (foto: Thomas John, The National Library of Wales, <https://www.peoplescollection.wales/items/1653>).



I USA's meget liberale politisk/økonomiske ramme blev forstæder i samme periode udviklet ved hjælp af sporvejsanlæg. De amerikanske 'streetcar suburbs' var typisk forstæder, der flyttede middelklassen ud af byen og efterlod dens centrum til handel, finans og boligslum. Altså en helt anden markedsorienteret banetænkning, end den politiske, der blev praktiseret i England og Belgien.

I England ankom jernbanen til allerede industrialiserede byer med en eksisterende stor arbejderbefolkning, men i Danmark, hvor kun København i perioden udviklede sig hen imod et storbyvolumen,¹⁷⁾ var grundlaget for arbejder-tog slet ikke til stede, idet en industribaseret arbejderbefolkning først nu var ved at manifestere sig. Alligevel blev der allerede i 1850'erne i Danmark fra samfundsreformatorsk side argumenteret for investeringer i infrastruktur for arbejderklassen, så den kunne rykke ud til lys og luft.¹⁸⁾ Men det rationales fik ikke indflydelse på de næste mange årtiers planlægning af de københavnske nærbaner.¹⁹⁾

København vokser

Planlægning af byens fremtidige udvikling havde ikke været et centralt element i styringen af København gennem hovedparten af det 19. århundrede. Foranlediget af konkrete udfordringer havde man beskæftiget sig med kloak, gadebelysning og vandforsyning, og på bygge- og anlægsområdet indhentedes man først i den sidste del af århundredet mere avancerede kommuner som Frederiksberg, men byplanlægning i en strategisk kontekst dukkede først op i århundredets sidste årtier.

Den voldsomme befolkningsvækst indenfor byens eksisterende geografiske rammer pressede arealforbrugende funktioner, så det blev nødvendigt for Københavns kommune at investere i større arealer udenfor kommunegrænsen – for eksempel til en kommende Vestre Kirkegård i Valby allerede i 1870'erne. Sammen med erfaringerne fra en mislykket indlemmelse af Frederiksberg i 1850'erne førte erkendelsen af uafvendelig vækst sidst i århundredet til store

københavnske jordopkøb i en række nærliggende kommuner med henblik på forventede fremtidige indlemmelser.

Det var normen, at danske købstadskommuner løbende indlemmede tilgrænsende landkommuner i årtierne frem mod den første verdenskrig, når nabokommunerne begyndte at blive bymæssigt bebygget, men var det ikke tilfældet i København. Som nævnt lykkedes det nabokommunen Frederiksberg at bevare selvstændigheden i 1850'erne, og tilsvarende blev den velhavende Gentofte kommune nord for byen heller ikke en del af København. Men efterfølgende indlemmede Københavns kommune som nævnt i 1901 og 1902 de fattigere og mindre byudviklede naboområder mod vest og syd, Brønshøj, Valby og Sundbyerne. Indlemmelserne førte til en tredobling af kommunens areal, men en befolkningsforøgelse på blot 9 %.²⁰⁾ De to talstørrelser tegner billedet af en bykommune, hvor befolkningstætheden faldt i de nye distrikter, og afstandene blev forøget i en grad, så mekanisk understøttet færdsel blev en forudsætning for opretholdelse af byfunktionen.

Det skulle vise sig, at med indlemmelserne i begyndelsen af århundredet var hovedstadskommunens grænser overordnet fastlagt, selv om der løbende var forsøg på at ændre dem frem til slutningen af 1940'erne. Men Storkøbenhavn fortsatte med at vokse og skabte dermed grundlag for en bymæssig nærtrafik, der rakte langt ud over de københavnske og frederiksbergske kommunegrænser, hvor de københavnske sporveje stoppede.

Indlemmelserne i 1901-02 øgede således afstanden fra Rådhuspladsen til kommunegrænsen meget. For eksempel var der nu godt otte km fra Rådhuspladsen til Tingbjerg i nordvest og mere end seks kilometer til det sydøstlige hjørne af kommunen. Den markant større udstrækning blev afsat for planer om forlængelser af sporvejslinjerne – uden at det dog kom til at ligne reelle hurtigsporveje.

Omkring 1920 drømte mange af de grundejerforeninger, der lå på ydersiden af den københavnske kommunegrænse, og som repræsenterede titusindvis af parcelejere, om at få adgang til sporvognen. For eksempel blev der i 1918 i et



Kombineret billet Kongens Nytorv-Klampenborg pr. sporvogn og jernbane, 1868. Udflugtstrafikken til Klampenborg og de andre naturskønne områder mod nord var tidligt i 1800-tallet stor, og det var ikke mindst denne, de nye baner – og senere også S-banen – blev bygget til. Der var tidligt forsøg på med fællesbilletter at lette brugen af forskellige lokale trafikmidler. Men det holdt ikke med den nye tids konkurrence mellem forskellige offentlige transportmidler (DJM).

villakvarter udlagt en vendeplads for en ønsket sporvejslinje til Hvidovre, da en større gård blev udstykket.²¹⁾ Ønsket fra Hvidovre blev ikke afvist, men mødt med et modkrav om et bidrag på 5 øre per kvadratalen for forlængelse af en sporvejslinje til Hvidovre landsby.²²⁾ Så drømme om kommunegrænseoverskridende sporveje som en del af Stor-københavns infrastruktur blev først virkeliggjort flere end 100 år senere med en letbane fra Lundtofte til Ishøj, selv om der – som det senere skal beskrives – var store planer fra Københavns Sporveje fra begyndelsen af 1920'erne.

Nærtrafik og banegård²³⁾

I S-bane- og jernbanelovgivningen op til var det som nævnt Københavns Nærtrafik, der taltes om og adresseredes. Dykker man tilbage i tiden, var der da også i årtier blevet talt om primært nærtrafik og nærtrafiklinjer, men også om forstadsbaner, bybane og lokaltrafik ved og i København, både med og uden elektrisk trækraft. Sidebanen fra Nordbanen til Klampenborg var jo tydeligvis en (kort) lokalbane, men fra 1870'erne allerede med 15-16 tog i hver retning på hverdage. I hvert fald til Gentofte og Lyngby og snart efter



Nørrebro, ankomstation, station B ca. 1891 med et tidstypisk Klampenborg-tog ved perron. Med den stigende trafik og de voksende kapacitetsproblemer på den anden hovedbanegård blev det nødvendigt med filialstationer. For Klampenborg- og nordbanetog etableredes derfor i 1886 en station på Nørrebro, der bestod af en afgangs- og en ankomstation. Den lå ved åbningen i meget landlige omgivelser. Få år senere var området tæt bebygget (foto: ukendt, DJM).



Hestesporvogn på Nørrevoldgade i København, hvor der senere blev udgravet til boulevardbanen og Nørreport station, 1911. Boulevardbanen, der blev anlagt fra 1915, skulle tjene både nær- og fjerntrafik. Spørgsmålet om elektriske tog blev derfor aktualiseret som følge af de voldsomme røggener, damplokomotiverne udsatte passagerne for, blev dog i første omgang afvist af Statsbanerne, der frygtede for økonomien (foto: ukendt, DJM).

Holte kunne man også på Nordbanen, der jo skulle forbinde Sverige, Helsingør og Hillerød med København, tale om nærtrafik.

Fra 1891, hvor der var anlagt dobbeltspor til Holte, løb der lokaltog mellem København og Holte. Hellerup var i starten blot anlagt og benyttet som en teknisk station, altså som delingsstation for sporene til Hillerød og Klampenborg uden nogen større bebyggelse omkring. Men det ændrede sig til gengæld op mod århundredeskiftet, som det også skete ved de øvrige stationer. Således havde Nørrebro i 1886 fået sin egen station med direkte sporforbindelse til Holte- og Klampenborgbanerne

Trafikken var desuden blevet så stor, at det havde været nødvendigt ved hovedbanegården, Københavns 2. Personbanegård frem til 1911, fra 1864 at anlægge særskilte filialstationer for Nordbane- og Holtetrafikken ud over den filialstation, der fra begyndelsen var blevet indrettet til Klampenborgtrafikken. Det gjaldt både trafikken til de mere og mere udbyggede villaområder fra Hellerup og nordpå og især søndagstrafikken fra de befolkningsmæssigt stærkt ekspanderende indre bydele til skov og strand. Her herskede kaos på søndage, især i sommermånederne. Fritidssamfundet var i sin allerførste vorden. I 1890-erne kom således den første helligdagslov, der forbød fabriksarbejdere at arbejde om søndagen.

Med fjerntrafikken mod vest og nord, men først og frem-

mest lokaltrafikken til Holte og Klampenborg var bristepunktet nået. Dermed blev spørgsmålet om en ny personbanegård og nærtrafikkens indretning mere og mere aktuelt. Det samme gjaldt godstrafikken, men også de nye baner til Frederikssund (1879) og Kystbanen (1897) mellem Østerbro, Hellerup og Helsingør skubbede på hver deres måde til denne problematik.

En nyordning af jernbaneforholdene i København blev sammen med befolkningsekspllosionen derfor en af de største jernbanepolitiske udfordringer gennem de sidste årtier i 1800-tallet. Da samtidig den københavnske vej- og sporvognstrafik fra århundredeskiftet var ved at bryde sammen på grund af de mange baneoverkørsler i niveau, var det også i forhold til lokalsamfundene afgørende at finde nye løsninger.

Spørgsmålet om en ny personbanegård i København var derfor i lige så høj grad spørgsmålet om, hvordan den københavnske nærtrafik til og fra de voksende boligområder i København, på Frederiksberg og i omegnen skulle håndteres. Flere kommissioner og rigsdagsudvalg arbejdede fra 1878 intenst med spørgsmålet. Allerede i 1885 lå der en plan, som indebar flytning af personbanegården til den placering, den omtrent fik i 1911.

Forslaget, udarbejdet af ingeniøren H.A. Hammerich, indebar også – som tidligere delvist foreslået – anlæg af en bane herfra og til Østerport-Hellerup, omtrent som den

Plan 1: "Det fuldstændige Projekt", bilag til Forslag til lov om Københavns Personbanegård 11. november 1902. Heri indgik såvel den såkaldte løftede bane over Nørrebro og Frederiksberg og videre til Valby og en ny hovedbanegård som den ydre godsbanelinje, der skulle anlægges som helt ny. Det var dele af den, der trak det længste strå og senere skulle blive til S-banens Frederiksberglinje (Rigsdagstidende, 1. samling 1902-1903, Tillæg A, sp. 3252).

nuværende boulevardbane. Desuden indgik der i forslaget en ringbane med flere stationer fra Svanemøllen over til den gamle nordbane ved Lyngbyvej og herfra videre via Nørrebro, Frederiksberg og Valby – ikke så fjernt fra den endelige løsning i 1934 – til den ny indføring af vestbanen frem mod en ny centralbanegård, men i eget dobbeltspor. København skulle have en bybane samtidig med, at fjerntrafikken og nærtrafikken mod nord fik løst sine problemer. Der var således primært tale om trafikløsning fremfor proaktiv planlægning.

Politisk var der her i Estrup- og provisorietiden dog ikke foreløbigt grundlag for at komme nogen vegne, og slet ikke med en ringbane, hvis rentabilitet var usikker. Et større kommissionsarbejde fra 1888 endte resultatløst. I takt med den politiske optøning i slutningen af Estrup-tiden med tilsidesættelse af Folketinget og såkaldt provisorielovgivning eller dekretter som erstatning for den normale lovgivningsproces kunne der dog omsider i 1894 vedtages en meget omfattende jernbanelovgivning, der ud over et utal af lokalbaner landet over bl.a. indebar etablering af en ny godsbanegård i København og en godsforbindelsesbane Nørrebro-Frederiksberg. Men for persontrafikken og især nærtrafikken udeblev løsningerne.

"Det fuldstændige Projekt"

Endelig i 1899 udskrev regeringen så noget så usædvanligt i en dansk – men ikke international – sammenhæng, som en europæisk konkurrence, der skulle komme med løsningsforslag og i øvrigt tænke i fremtidsplanlægning: *"Opmærksomheden maa ogsaa være henvendt paa de yderligere Forandringer, der kunne forudsættes at blive nødvendige som følge af Jernbanetrafikkens og Byens Fremtidige Udvikling, eventuelle nye Baner, nye Forbindelser med industrielle Centre – eller andre paa Trafikforholdene indvirkende Anlæg."*²⁴⁾

Konkurrencen resulterede i 21 forslag samt et forslag udarbejdet af Statsbanerne uden for konkurrencen. Umiddelbart efter, i 1902, fremlagde trafikministeren, der som

Venstremand havde overtaget et oplæg, udarbejdet under en Højreregering, et overordentligt fremsynet lovforslag, der med udgangspunkt i vinderforslaget i princippet var den fulde plan både for nærtrafikken og for banegårdens placering, men også for fjern- og godstrafikken samt placering af de ligeledes meget arealkrævende værksteder.²⁵⁾

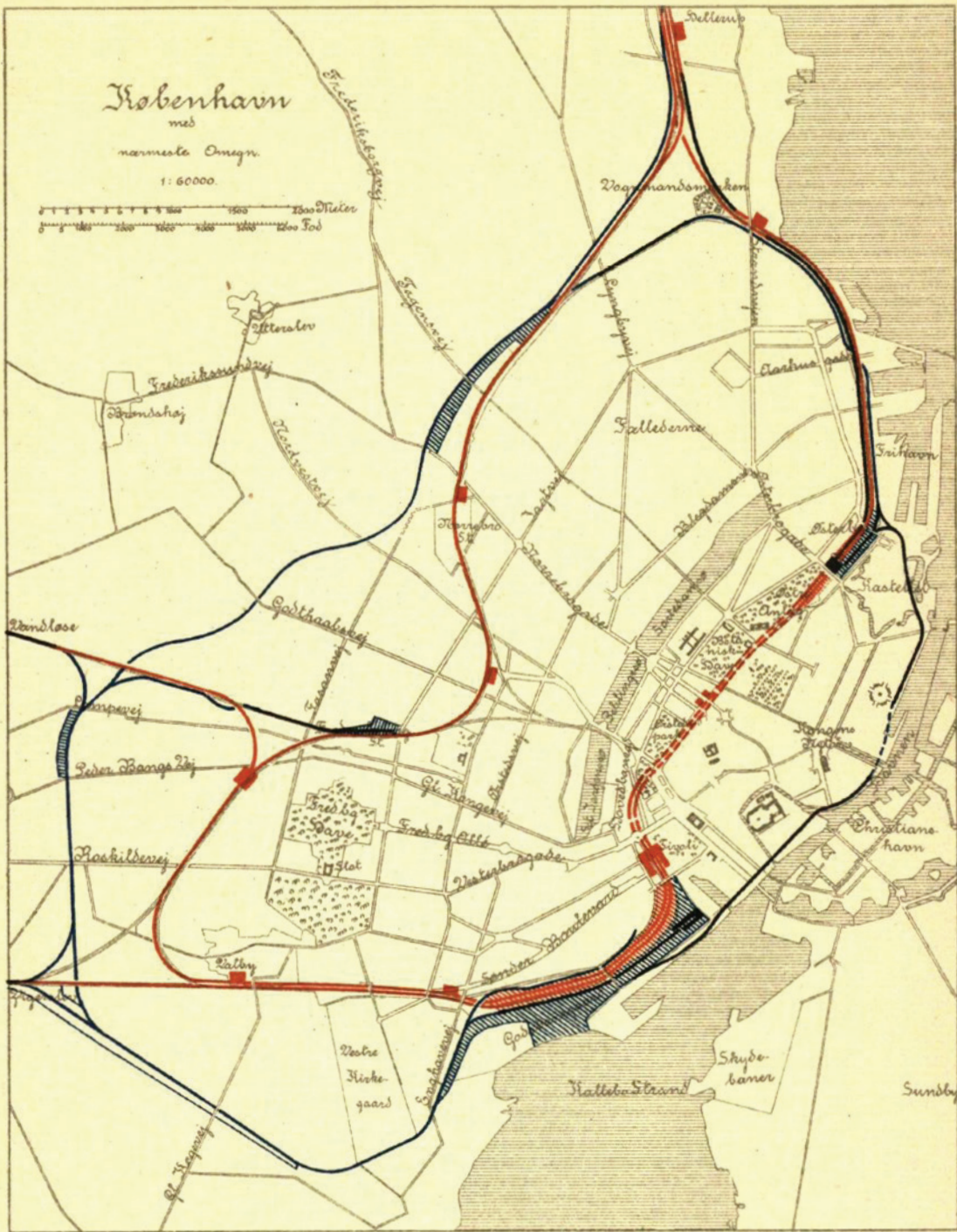
Vinderforslaget var udarbejdet af stadsingeniøren i København og fra 1. august 1902 samme år ny generaldirektør for Statsbanerne, Charles Ambt. Ambt havde i forvejen arbejdet meget progressivt med udviklingen af København – især mht. vand, kloak og sanitet og formentlig også med sporvejene, der netop nu var under elektrificering. Han foreslog at lægge en ny personbanegård der, hvor den kom til at ligge i 1911 – og ligger den dag i dag – og at udgrave en direkte linje i tunnel til Østerbro, nu Østerport via den såkaldte boulevard.

Forslaget lå således tæt op ad før omtalte Hammerichs forslag. I Ambts forslag indgik da også en forbindelse fra vest via Valby, en ny centralbanegård syd for Vesterbrogade og altså en kommende "Boulevardbane" til Østerbro og Hellerup samt en bane i den vestlige del af byen. På stykket Hellerup-Nørrebro var den omtrent identisk med den eksisterende bane for tog til Klampenborg og Holte/Hillerød, og fra Nørrebro til Frederiksberg skulle den forløbe på den godsforbindelsesbane, der her var blevet åbnet i 1896. Fra Frederiksberg skulle den så gå ned til Valby til dels på bestående sporstykker, dels på nye, så man umiddelbart kunne fortsætte ind til den ny centralbanegård. Den skulle være med dobbeltspor og "løftes" på dele af strækningen, så vejskæringerne i niveau kunne nedlægges.

Samtidig ville der med forslaget også blive etableret en direkte indkørsel til Københavns Hovedbanegård for Frederikssundbanen. Der var altså også tænkt på nærtrafik mod nordvest,²⁶⁾ hvor Vanløse netop var blevet åbnet som en slags forstadsstation i 1898.

Set i en nærtrafiksammenhæng var det interessante, at der hermed ville blive etableret en dobbeltsporet ringbane, som også skulle have sit eget dobbeltspor fra Valby over

Det fuldstændige Projekt.



Axel F. Asmadi, København

- Nye Spor for Persontrafik.
 — do. do. " Godstrafik.
 — Nuværende Spor, der bibeholdes.

den nye centralbanegård via Boulevardbanen til Hellerup. Den blev beskrevet som beregnet til "Nærtrafikken", ligesom ringbanen via Nørrebro eksplicit blev benævnt "Nærtrafiklinien" i modsætning til linjen for "Fjerntrafikken" Valby København H-Hellerup.²⁷⁾ Det kunne faktisk godt minde om den ide, der over et århundrede senere blev til Københavns metro.

Modsat Hammerichs forslag var der dog ikke tale om en ringbane via Svanemøllen-Lyngbyvej. Tanken var at lade togene fra Holte og Klampenborg skiftes til at køre via Nørrebro og Boulevarden ved en såkaldt "sløjfekørsel", og det ville give beboerne på Nørrebro og på Frederiksberg direkte tog til skov og strand. Der skulle desuden anlægges en række nye stationer. Med forslaget ville det således blive muligt, *"at forbinde de forskellige Bydele, saavel indbyrdes som med Fjerntrafikstationerne og med de vigtige Lokalruter til Holte (Helsingør), Rungsted (Helsingør) og Klampenborg."*²⁸⁾

I henhold til denne tankegang var i hvert fald den vigtigste nærtrafik afgrænset til de nordlige linjer. Det var samtidig klart, at der i tilknytning til denne nærtrafik også kunne etableres en vis lokaltrafik i selve København og på Frederiksberg med flere stationer, der gjorde det muligt at køre mellem forskellige bydele. Ringbanetanken var ellers blevet afvist i kommissionsbetænkningen fra 1888 med henvisning til, at man havde overvurderet persontrafikken i byen og omegnen, og at denne ikke kunne antages at ville få nogen videre betydning.²⁹⁾

Nu var den så fremme igen – som sløjfebane – sammen i øvrigt med en helt ny godsbane benævnt den ydre Godsbane. Den skulle gå fra den ny godsbanegård ved Kalvebod Brygge og Vigerslev via Vanløse og ud til Nørrebro, noget vestligere end den bestående linje og den foreslåede person-sløjfe- eller ringbane. Fra Lyngbyvej mellem Nørrebro og Hellerup skulle den så forbindes med godsbanen til Svanemøllen og Frihavnen.³⁰⁾ Netop denne godsbane for så vidt angik strækningen Vanløse-Lyngbyvej skulle senere blive hel central og endda blive til S-bane, men var på dette tidspunkt ikke en del af nærtrafikplanen.

Det kan ikke være nogen tvivl om, at både regeringen, også den nye Venstre-regering fra juli 1901, og Statsbanerne til en start tog projektet meget alvorligt. Sidstnævnte gik endda så vidt op til forslagets fremlæggelse i Rigsdagen, at den lod udarbejde et såkaldt kalkulatorisk overslag over en evt. elektrificering af ringbanen.³¹⁾

Et kompromis

Men heller ikke i denne omgang havde ringbanen en chance, og et lovforslag fra 1902 med det, der nu betegnedes som det "Det fuldstændige Projekt af 1901" med nærtrafik og ny banegård – dog uden elektrificering – led skibbrud i rigsdagen i 1903. Det var nok forventeligt, for besynderligt nok – men måske i respekt for det præmierede forslag – var der helt usædvanligt i bemærkningerne til lovforslaget angivet kattelemme med to andre mulige og billigere alternativer. Efter disse ville den løftede bane og persontrafikken i den vestlige del af byen ryge ud – klart en madding til skeptikerne i Folketinget. Alligevel kunne der ikke opnås nogen politisk enighed, i hvert fald i denne omgang.

Men hovedideen var plantet, og året efter besluttede selvsamme rigsdag sig for at give Statsbanerne bemyndigelse til at ekspropriere de nødvendige arealer, hvis det "Det fuldstændige Projekt" senere skulle blive aktuelt alligevel. Også arealer til den omtalte godslinje var omfattet.³²⁾

Det var altså klart for alle, at København og dens omegn var under fuldstændig omkalfatring, og at det fuldstændige projekt stadig kunne blive nødvendigt at udføre, men også at der skulle ske ret markante ændringer hurtigst muligt. Endelig i 1904 efter 25 års tilløb kunne loven om en ny personbanegård med tilhørende anlæg, herunder Boulevardbanen, så vedtages i reduceret form: Ideen om en løftet ringbane var sammen med en station ved Svanemøllen nu opgivet, og det besluttedes samtidig at nedlægge både Frederiksberg og Nørrebro personstationer for persontrafik. Også den såkaldte ydre godslinje var sparet væk. Til gengæld fik Frederikssundbanen nu en mere hensigtsmæssig

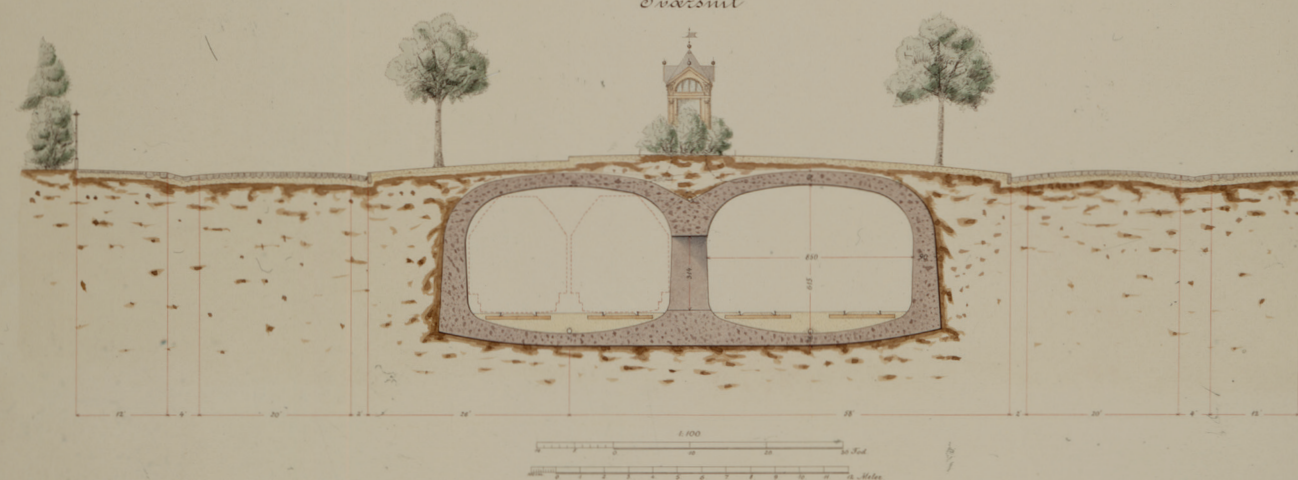
Statsbaneanlagenie.

Kjøbenhavns Banegaardsforhold
N. 17.

Det fuldstændige Projekt af 1901.

Boulevardbanen

Tramnit



Plan



Kjøbenhavn, Oktober 1901.

Det fuldstændige Projekt af 1901. Forslag til boulevardbane, 1901. Ud over en ny hovedbanegård var anlægget af boulevardbanen nok det meste centrale element i projektet, der opererede med en dobbeltsporet nærtrafiklinje ved siden af en dobbeltsporet fjerntrafiklinje fra den nye hovedbanegård til Østerbro. Der var samtidig forudsat en nærtrafiklinje via Nørrebro og Frederiksberg i form af en såkaldt løftet bane. Projektet indgik i sin helhed i et lovforslag fra 1902, men endte i 1904 i en reduceret form (tegning: ukendt, DJM).



Overkørslerne for Nordbanen til Holte og Hillerød og for Vestbanen til Roskilde og syd og vest på H.C. Ørstedsvvej i København, ca. 1895. På fotoet ses både hestesporvogne og hestekomnibusser ved de to overkørsler, hvor forskellige transportmidler med forskellige ejere kom på tværs af hinanden. Allerede før elektrificeringen af sporvejene fra 1897 var trafikken stærk og behovet for trafik- og byplanlægning hastigt voksende. Men redskaberne til en fælles indsats fandtes ikke (foto: Peter L Petersen, Københavns Fotoservice, DJM).

og direkte indføring til den nye hovedbanegård, hvad der jo i realiteten også ville være til fordel for nærtrafikken her.

Den store nær- og lokaltrafikplan var pludselig forsvundet, og Frederiksberg, hvis station var en af de større i Danmark, var pludselig henvist til andre transportmidler som

de nye elektriske sporveje og altså ude af det nationale jernbaneanet. Trafikken på de resterende spor og baner i vest skulle nu forbeholdes gods. Til gengæld ville man hurtigere og i hvert fald trafikafviklingsmæssigt bedre kunne komme til Klampenborg og Gentofte-Holte-Hillerød.



Københavns anden hovedbanegård, Vester Farimagsgade ca. 1910. Sporvognen var linje 15, også en nyligt opstået konkurrent til Statsbanernes Nærtrafik, når det gjaldt Gentofte kommune. Personbanegården havde kun kort tid tilbage. Ikke mindst den voldsomt stigende københavnske nærtrafik krævede fornyelse og omlægning, måske med elektriske tog, som havde været i spil siden 1902 (foto: Julie Lauberg & Gad, DJM).

Finansiering

Hvor det imidlertid øjensynligt havde været anlægsudgifterne, der havde været skræmmende, blev det nu i snævrere forstand, statsbanernes økonomi, der var sat i centrum. Ved forelæggelsen sagde ministeren noget floromvundet og lettere uklart, men smart tvistet således: *"Den Opfattelse maa yderligere antages, at have været gældende under Rigsdagens Behandling af Sagen, at der ønskedes udarbejdet et Forslag, der som Udsnit af den samlede Plan, repræsenterede et sluttet Hele, hvorved man kunne blive staaende i mange Aar, og overfor hvis Fortsættelse man til enhver Tid vilde staa ganske frit, saaledes at man kun vilde skride til Udvidelser, naar det for Statsbanerne ogsaa var økonomisk rigtigt at gennemføre saadanne."*³³⁾

Men et andet hovedargument var, at den valgte løsning også driftsteknisk ville give særlige fordele.³⁴⁾ Det blev opnået ved, at nærtrafikken sammen med fjerntrafikken skulle koncentreres på strækningen Valby-København-Østerbro med en bane, der *"gøres fuldt færdig i Stand til at modtage en næsten ubegrænset Tilvækst af Trafikken ..."*³⁵⁾ og det var ikke en tilfældig formulering. Opfattelsen var jo, at trafikken ville vokse voldsomt. Alligevel havde landspolitikerne på Rigsdagen nu fundet, at den vestlige del af ringbanen, den såkaldt løftede bane, ville blive urentabel, og *"Under Hensyn til de fortrinlige Berøringspunkter, Banelinien ved de*

*nævnte Stationsanlæg faar med det i de sidste Aar gennemførte udstrakte Net af elektriske Sporveje, formenes Banelinien at være i Stand til at betjene Hovedstaden i lange Tider paa en fyldestgørende Maade..."*³⁶⁾

Håbet var altså, som det også blev fremhævet, at Statsbanerne kunne tjene nogle flere penge og dermed få dels en mere robust drift, dels en bedre økonomi og rentabilitet, der således var overordnet generelle udviklingshensyn i København. Det var helt i forlængelse heraf, at det vedrørende nedlæggelse af Frederiksberg og Nørrebro også hed: *"Dernæst er det en Selvfølge, at det overlades til Jernbaneadministrationen, i hvilken Udstrækning den vil iværksætte en Persontrafik på denne Linie."*³⁷⁾ Kort sagt: Hvis statsbanerne mente at kunne tjene penge, var de velkomne. I den overordnede idé om udviklingen af København og Frederiksberg var jernbanen nu skrevet delvist ud og indskrænket til nærtrafik til København fra de nordlige forstæder og rekreative områder, øjensynligt udkonkurreret af de aktuelt netop voldsomt ekspanderende sporveje.

Det spillede ingen rolle, at ledende kræfter i borgerrepræsentationen som den fremtrædende socialdemokrat F. Borgbjerg, der også var medlem af Folketinget, og lægen H.P. Ørum i den anledning pegede på, at lukningen af Nørrebro station ville betyde en så gigantisk trafik til og fra den kommende Frederiksborggades station (det senere



Satire i *Blæksprutten* i anledning af den langsomme fremdrift ved bygning af Boulevardbanen, 1916. Bygningen af Boulevardbanen gav direkte forbindelse mellem det centrale København og Østerbro og dermed også Kystbanen fra Østerport til Helsingør. Den var også helt central for udviklingen af nærbanetrafikken, som skulle have et ud af de to dobbeltspor i tunnelen. Og et vigtigt argument for at elektrificere. Men som ved flere af de andre nærtrafikprojekter fandt mange, at det gik for langsomt (kunstner: Sven Brasch, *Blæksprutten*, DJM).

Nørreport) på Boulevardbanen, at den umuligt ville kunne klare søndagstrafikken til skov og strand. Profetien var derfor, at man 10 år frem i tiden alligevel måtte gennemføre planen om den løftede bane. Halmstrået var, at den nye lovgivning i sidste øjeblik ved 3. behandlingen jo heller ikke eksplicit udelukkede dette.³⁸⁾

Var de afgørende og udtalte argumenter primært af driftsteknisk og driftsøkonomisk karakter og underordnet ønsket om overhovedet at få bygget en ny hovedbanegård, var der imidlertid også en understrøm af andre dagsordener under hele projektet. Det spillede angiveligt en rolle i det politiske liv, at København ellers ville have fået en lokal statsbane, som man andre steder i landet selv skulle betale for. Dertil kom en frygt for, at "den fuldstændige Ordning" og den ny banegård kunne belaste statsfinanserne så meget, at der ikke ville være midler til andre baneanlæg uden for København over en længere periode.³⁹⁾

Det var et klart signal til de jyske rigsdagspolitikere om, at man ikke valgte det bedste forslag, men skar ned og så sikre sig med loven om arealerhvervelse. Meget betegnende lovede trafikministeren i denne sammenhæng da også, at der det efterfølgende år ville blive fremsat en plan for nyanlæg af de såkaldte privatbaner.⁴⁰⁾ Pragmatismen var også i denne sammenhæng et kendetegn – og i øvrigt måtte lokalbanerne rundt om i landet vente til 1908 med planen for dem.

Elektrificering så da?

Med bortfaldet af ringlinjen kom der i denne omgang ikke mere ud af ideerne om at elektrificere lokalbanetrafikken i København. Spørgsmålet var end ikke med i drøftelserne op til vedtagelsen af 1904-loven om den ny hovedbanegård.

Statsbanerne havde vel ikke opgivet at tænke i elektriske baner, men det var i årene efter 1904 fremtrædende tech-personligheder uden for Statsbanerne, der kraftigt talte for elektrificering. Selv i Rigsdagen var der efterhånden forståelse herfor: Selv om det ikke var blevet ønsket,

bevilgede den i 1910 ekstra midler til at gøre en perrontunnel under den ny hovedbanegård bredere netop med henvisning til, at der kunne forudses elektrisk drift i Københavns Nærtrafik inden længe, og at persontrafikken derfor ville begynde at vokse.⁴¹⁾

I 1904 havde det tyske selskab AEG på foranledning af sporvejsdirektør S.A. Faber da også udarbejdet et projekt til indførelse af elektrisk drift på nærtrafiklinjerne til Holte, Klampenborg og Rungsted på den nye Kystbane. Synspunktet var, at skulle jernbanen gøre sig gældende sammen med de nye elektriske sporveje, måtte der hurtige og hyppige, elektriske tog til. I 1906 kom Siemens så også på banen. Efterfølgende blev der udarbejdet endnu et projekt, og presset var åbenbart nu så stort, at trafikministeren i 1911 nedsatte en kommission til at "*undersøge Spørgsmaalet om Indførelse af elektrisk Drift af Kjøbenhavns Boulevardbane og af de Banelinier, der besørger den kjøbenhavnske Nærtrafk.*"⁴²⁾

Interessant nok var det ikke generaldirektøren, der fik formandsposten, men formanden for Elektricitetskommissionen, en national elektricitetsstyrelse oprettet 1907 med baggrund i stærkstrømsloven af 1907, I.B. Bruun. Kommissionen blev derudover suppleret med direktørerne for Trafik- og Baneafdelingerne og to velkendte ingeniører fra den offentlige debat, telefondirektør Fr. Johannsen og ingeniør S.A. Faber. De to sidstnævnte havde begge været bagmænd for de to nævnte forslag til elektrificering af nærtrafikken, og kommissionen blev da også beordret til at søge bistand hos AEG. Kommissoriet omfattede Boulevardbanen og banerne til Holte, Klampenborg og evt. også Rungsted, der hermed fortsat var defineret som "Nærtrafikken".

I oplægget til lovforslaget om det fulde projekt fra 1902 var genstandsområdet ellers defineret som forstadstrafikken inden for et område på Vestbanen indtil Roskilde, på Frederikssundbanen den inderste del, tilsvarende fra en evt. kystbane til Køge og nordpå op til Holte, Klampenborg og Rungsted på den nye kystbane. Tilsyneladende var det nu endegyldigt besluttet, hvor fokus skulle være i forhold

til nærtrafikken ved København. Nye lokalbaner blev ikke drøftet. De var ellers på vej ud mod Slangerup fra Nørrebro og på Amager, men i privatretligt regi, ikke som statsbaner.

Statsbanerne var som nævnt heller ikke ene om markedet længere. Åbningen af sporvognslinjer til Gentofte,

Klampenborg og Hellerup var ganske kritisk for Statsbanerne: Nedgangen i billetsalget på Klampenborgbanen og på Hellerup station lå på denne tid på knap 30 hhv. 40 %. Også til Gentofte var trafikken faldende, mens den på Holtebanen ellers var stigende. Konklusionen i elektrifici-



Udgravning til boulevardbanen ca. 1916, lige ved Sølvgades kaserne, senere DSB's Generaldirektorat. Flytningen i 1911 af Københavns Personbanegård til den nuværende placering forudsatte en jernbaneforbindelse til Østerport, så Nordbane-, Holte- og Klampenborgtogene ikke længere skulle via Skt. Jørgens Sø, Nørrebro og de mange overkørsler her. Det samlede anlæg påbegyndtes i 1909 og stod færdigt i 1917, dog for sporene til Holte- og Nordbanetogene først i 1921 (foto: ukendt, DJM).

Nye motorvogne på Nørrebro station c. 1927. Forbindelsen fra hovedbanegården til Nørrebro station nedlagdes i 1921, hvor det også var besluttet helt at lukke stationen for persontrafik i 1921. Men presset for at genoptage trafikken her var meget stort – især om søndagen af hensyn til fritidstrafikken til skov og strand mod nord. Trafikken blev derfor genoptaget mellem Nørrebro og Hellerup først med små damptog og fra 1926 med helt nye, men små motorvogne. Store forventninger til trafikken havde et ret modvilligt DSB da heller ikke (foto: ukendt, DJM).



ceringskommissionen var klar: *“For at Statsbanerne ved Anlægget af Boulevardbanen skal kunne genvinde nogen væsentlig Del af den tabte Trafik, vil det derfor udkræves, at der anlægges Nærtrafikstationer paa forskellige centrale Punkter, og tillige at Antallet af Nærtrafiktog forøges.”*⁴³⁾

Der var dog også en meget konkret grund til overvejelse af spørgsmålet, og den tog netop udgangspunkt i Boulevardbanen. Det var røggenerne, som man ved fortsat dampdrift med rette frygtede. Kommissionen foreslog derfor, at der skulle indføres elektrisk drift på Boulevardbanen med el-lokomotiver spændt for damplokomotivstammerne, så man undgik røgudvikling i forbindelse med start og acceleration. Det afviste Statsbanerne og Ambt dog hurtigt: Det ville jo klart give forøgede udgifter både i investeringer og ikke mindst i driften,⁴⁴⁾ men i øvrigt var det også Ambts opfattelse, at Statsbanerne slet ikke skulle drive lokaltrafik.⁴⁵⁾

Kommissionens anden anbefaling var – sikkert med stærke argumenter fra Statsbanerne – at udsætte elektrificering på strækningerne til Holte og Klampenborg, indtil andet dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg var besluttet anlagt, hvilket det ikke var endnu. Elektrificering alene på Nordbanen ville ikke være rentabelt, hed det. Og Rungstedbanen burde udskydes til *“Forøgelse af Folkemængden og af Trafikken paa Banen giver Anledning dertil.”*⁴⁶⁾ Vurderingen var ellers, at befolkningstallet i de nordlige kommuner ville vokse meget betydeligt. Bare i Hellerup, Ordrup og Gentofte sogne var der i 1914 kun bebygget 490 ha ud af 1708 bebyggelsesegnede ha.

Men i øvrigt var det vigtigste signal fra kommissionen, at anlægskapitalbehovet ville blive mindre end antaget, og at *“Elektrifikation ikke blot kan ventes at ville modvirke den stedfundne Trafikforskydning fra Jernbane til Sporvej, men erfaringsmæssigt ogsaa vil bevirke en væsentlig Trafikstigning.”*⁴⁷⁾ Den var anslået til 60 %, så det var altså bare om at komme i gang, men kun fra København til Klampenborg og Holte, hvor trafikbehovet som det afgørende allerede var til stede – og først med anlæg af det manglende 2. dobbeltspor.

Grundlaget for en fremtidig ordning af nærtrafikforholdene mod nord og for en elektrisk S-bane i Københavnsområdet var dermed lagt, men med et meget pragmatisk driftsteknisk- og økonomisk udgangspunkt, der ikke fx i forhold til byplanlægning var særligt proaktivt. Der var ingen ønsker om fx at bidrage til en udvikling mod Rungsted og mod vest og nordvest og dermed de områder, der ved Valby og ud af Frederikssundbanen var i stærk vækst. De ideologiske synspunkter, der som nævnt kendetegnede udviklingen på nærtrafikområdet i udlandet, var helt fraværende her.

Forslaget havde desuden ret lange udsigter. Det var tydeligvis en jernbaneteknisk løsning på en udfordring og skulle primært tilgodese Statsbanerne. Der var derfor heller ingen ideudveklung eller samarbejde med de involverede kommuner og øvrige infrastrukturforvaltere, der imidlertid også selv opererede som isolerede enheder. Både Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner ville gerne med deres sporveje konkurrere med Statsbanerne – men uden indblanding derfra.

Den løftede bane spøger

Man skulle tro, at repræsentanter for i hvert fald Frederiksberg og måske også Nørrebro-områderne ville protestere mod 1904-beslutningen og lukningen af de to områders stationer, selv om det ville komme til at trække ud i mange år. Det skete da også, og der gik ikke lang tid efter den ny hovedbanegårds åbning med tilhørende lukning af Frederiksberg station i 1911, før Statsbanerne fra 1. april 1914 alligevel måtte indsætte nogle få tog til Vanløse fra Frederiksberg. Her kunne man så stige om til Frederikssundbanens nu direkte tog til og fra København.

Fordi det trak ud med færdiggørelsen af en ny hovedbanegård, blev der fortsat kørt persontog til Nordbanen via Nørrebro helt frem til 1921. Herefter skulle trafikken mod Hellerup så ophøre. Men også her havde protesterne været så stærke, at der i 1915-16, altså fem år før lukningen af den gamle Nørrebro station faktisk fandt sted, blev lovgivet om genoptagelse af persontrafik herfra og til Hellerup.



Bygning af højbanestrækningen ved Nørrebro station, 1929. Der måtte bl.a. nedrives beboelsesejendomme. Anlæg af en højbane var i det hele taget meget omkostningskrævende, og derfor fik principbeslutningen i 1904 om anlæg af en løftet bane i større dele af København – som visse steder i udlandet – aldrig en chance (foto: ukendt, DJM).

Det var fortsat fritidstrafikken, der var i centrum, og derfor skulle den begrænses til søn- og helligdage og ske fra Nørrebro godsstation, nord for Nørrebrogade, så gaden ikke skulle krydses. En forbindelse fra Nørrebro til Frederiksberg via den eksisterende godsforbindelsesbane var ganske vist også efterspurgt, men angiveligt havde den måttet opgives som følge af modstand fra Københavns Kommune, der fortsat ville af med alle niveauoverskæringer.⁴⁸⁾ Formentlig var Statsbanerne også helt med herpå.

Der var altså, ligesom betjeningen af Frederiksberg, forudset en minimumsløsning, formentlig ud fra Statsbanernes vurdering af en mulig indtjening. Da den gamle Nørrebro Station lukkede, stod et nyt koncept imidlertid klar. Nu var planen, at området skulle betjenes med lokaltrafik med små motorvogne i timedrift Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup, i første omgang Hellerup-Nørrebro. Idégrundlaget fra 1904 og rammerne for den Københavns Nærtrafik var pludselig blevet ændret igen. Det så ud til, at man nærmede sig idégrundlaget for det fulde projekt fra 1902. Statsbanerne skulle alligevel drive københavnsk lokaltrafik om end i ret begrænset omfang, også selv om sporvognstrafikken ikke var blevet mindre intensiv. Hvad var der sket?

I det store billede var det påfaldende, hvor lidt kontakt der havde været mellem Københavns og Frederiksberg Kommuner og statsbaneledelsen/regeringen i sagen om Københavns ny hovedbanegård og det omtalte fuldstændige projekt, især om konsekvenserne for den såkaldte nærtrafik. Faktisk indskrænkede den sig nærmest til spørgsmålet om priser for at afstå arealer til de nye baner og for overtage arealer fra den gamle hovedbanegård.⁴⁹⁾

Forholdene på Frederiksberg havde imidlertid øjensynligt vækket både kommunalbestyrelse, erhvervsliv og foreninger. Samtidig var det en periode, hvor biler og busser var begyndt at vinde frem, og hvor der stadig hyppigere kom folkelige krav om bedre banebetjening. Det kunne være anlæg af flere trinbrætter som i Vigerslev og på Boulevardbanen ved Gyldenløvsgade, nuværende Vesterport, og betjening af områder mod vest som Hvidovre, Rødovre og

Vigerslev, *"da der for Tiden er stor Byggetrang her ..."*⁵⁰⁾ Det var ikke statsbanernes kop te, vel sagtens fordi det ville fordyre det hele eller give driftstekniske problemer, selv om altså både Gentofte i nord, men også Valby, Gladsaxe, Vigerslev, Rødovre og Hvidovre var ved at få forstadskarakter, de tre sidste i hvert fald med opkomst af store villabyer.⁵¹⁾

I det hele taget var Statsbanerne generelt ikke så populære lokalt. Herfra havde man jo netop i 1915 afvist anbefalingen af at køre elektrisk i Boulevardbanen og været påholdende med at give efter for ønskerne om lokaltrafik til Nørrebro og Frederiksberg. Ministeriet – sammen med politikerne, der jo i 1904 havde givet Statsbanerne carte blanche i spørgsmålet om lokaltrafikken her – stod tydeligvis i noget af et dilemma og nedsatte derfor i 1915 endnu et udvalg til at tage sig af sagen.

Det skulle undersøge *"... hvorvidt Foranstaltninger, sigtende til Forbedring af Samfærdslen til og fra Jernbanestationerne i København, paa Frederiksberg og i Gentofte Kommune samt mellem stationerne indbyrdes, maatte kunne bringes til Udførelse af de interesserede Kommunalbestyrelser, eventuelt med Støtte fra Statens Side."*⁵²⁾ Hermed var sagen ganske smart sendt over på den kommunale side, men havde også fået en klar problemstilling: Hvordan løser vi lokalbanespørgsmålet i de vestligere dele af København både i forhold til finansiering og drift af den løftede bane.

Der var ingen tvivl om, hvad de mente på Frederiksberg. Det var den løftede bane fra det fulde projekt, de ville have. Men de to kommuner og nok især Frederiksberg meddelte også, at de ikke kunne – eller ville – stå for anlæg og drift. Der var heller ingen tvivl om, at Ministeriet ville ud af den vildfarelse, der øjensynligt havde bredt sig i det kommunale miljø, at den løftede bane fortsat var et endemål. Samtidig lå der en vurdering af, at by- eller lokaltrafik ikke var statsbaneopgave.

Til gengæld kunne man ikke mindst som statsbaneledelse se på, hvordan godstrafikken voksede eksplosivt og udfordrede det bestående banenet. Hen mod afslutningen af 1. Verdenskrig blev forslaget derfor at fremskynde eta-



Nyopført viadukt over Borups Alle i København, foreløbigt uden tilsluttende banedæmninger, ca. 1924. S-banen Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Hellerup etableredes på den planlagte ringgodsbane i henhold til lovgivning fra 1919. Tanken var, at der midlertidigt kunne køres persontrafik, men med faldende godstrafik efter 1920 var anlægget efter det oprindelige formål omtrent overflødiggjort. Med nærbanetrafik på strækningen var den ikke spildt og et gammelt løfte til især Frederiksberg Kommune kunne omtrentlig indfries. Planlægning i en hastigt ekspanderende metropol var ikke let (foto: ukendt, DJM).

bleringen af den ydre godsbane, som også var en del af det fulde projekt, og som jo lå besnærende tæt på ringbanelinje-føringen, blot længere ude mod vest. Datidens spindoktorer havde derfor været på arbejde. Et lovforslag fra 1917 om ordning af nærtrafikken lagde således op til, at man som en "midlertidig" ordning, kunne køre persontog på denne godsbane, som der nu ville være to grunde til at anlægge.⁵³⁾ Med ordet "midlertidig" kunne mere naive sjæle fortsat tro på, at alt i forhold til en evt. løftet bane stadig stod åbent.

Reelt var det jo et columbusæg, der samtidigt løste både Statsbanernes godsudfordringer og problemet med de mange overkørsler på den gamle godsbane fra Frederiksberg til Nørrebro. Godstrafikken var jo klart en statslig opgave, men med lokal persontrafik var der også et kommunalt element – og derfor kunne staten så kræve kommunalt tilskud til godsbanen.⁵⁴⁾ Den løftede bane ville blive næsten ubetalelig, og rentabiliteten var også af den grund tvivlsom. Men sådan så man det ikke på Frederiksberg. Kritikere her pointerede og ikke helt uden ret, at det da også så ud som om, at forslaget primært var fremsat af hensyn til "Statsbanernes Tarv baade trafikalt og økonomisk." Andre sagde lige ud, at det var, fordi det er en Statsbanenødvendighed.⁵⁵⁾

Planlægning, biler, sporveje og nærtrafik

Med i lovforslaget var til ordning af nærtrafikken imidlertid også det andet dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg, som elektrificeringskommissionen som nævnt i 1915 havde peget på som forudsætning for elektrificering. Nu skulle der altså handles – selv om lovforslaget slet ikke omtalte elektrificering og derfor forudsatte nærtrafikken videreført med den velkendte dampteknologi.

Der var da også fra mange sider nu et stærkt voksende pres for at få infrastrukturen forbedret. Ikke mindst gjaldt det fortsat trafikken til og fra nord, men jo også andre dele af byen og omegnen. I 1918 havde endnu en ingeniør, Rolf Erslev, derfor udarbejdet en ideskitse til en samlet plan for elektrisk by- og nærtrafik i Københavnsområdet. Heri indgik foruden de stambaner, der allerede kørte, men vist nok tænkte ombygget til et lettere princip, flere ringlinjer og baner fra København mod Køge, Glostrup-Roskilde, Jyllinge og Slangerup. Men forslaget blev ret eftertrykkeligt hældt ned af brættet af Ministeriet: Der var kraftig kritik af mangel på realisme, sammenblanding af bytrafik og statsbanetrafik og uklare eller manglende overvejelser om finansiering, hed det.

Ny overføring for den kommende godsforbindelsesbane mellem Frederiksberg og Hellerup ved Godthåbsvej, 1921. Den ydre godsforbindelsesbane havde været i støbeskeen siden 1904, men det var først fra 1919, der for alvor kom gang i arbejdet, der ikke mindst betød nedlæggelse af en række overkørsler i niveau. Og anlæg af nye stationer, bl.a. her ved Godthåbsvej (foto: ukendt, DJM).



Alligevel fandt sagsbehandleren det betimeligt at gå ind på konkrete forslag, som om vedkommende alligevel tog tankerne alvorligt. Han fremhævede, at det for driftsøkonomien ville være katastrofalt at køre med de samme tog på de tungt trafikerede bystrækninger ud i det svagt beboede opland med få passagerer, hvilket jo i situationen var korrekt nok. Det understregede den forskellige tilgang til planlægning af nye infrastrukturanlæg: Tidens officielle tilgang, som man også så det med elektrificeringskommissionen, var, at trafikunderlaget først skulle være til stede, hvis der skulle udvides, og den skulle være tilstrækkelig solid til at sikre rentabiliteten – sådan som det så ud på Holte- og Klampenborgbanerne. Pragmatismen var – efter en lille omvej med det fuldstændige projekt – i højsædet igen.

Det betød imidlertid, at man i et eksplosivt udviklingsområde, som København jo dengang var, ville få svært ved at følge med udviklingen, hvilket den lange historie om ringbanens liv og død og tankerne om elektrificering også illustrerede. For Erslev var det omvendt: Han ville gerne skabe udvikling med understøttende trafikanlæg, faktisk efter nogenlunde de samme tanker som både en trafikplanskommission, Københavns Sporveje, Statsbanerne selv og ikke mindst en fingerplan senere skulle byde ind med.

Det var der aktuelt selvfølgelig ikke plads til, når statsbanerne skulle tænke på deres udsatte driftsøkonomi. Her skulle man også tage højde for den politiske virkelighed i spændingsfeltet mellem by og land, Hovedstaden og Jylland, og det blev den løftede banes endeligt.⁵⁶⁾

Sporveje og biler

Godsbanen fra Vigerslev til Nørrebro-(Hellerup) med en "midlertidig persontrafik" og dobbeltsporet til Klampenborg kom ikke sådan bare lige gennem lovmøllen, men endelig kunne loven vedtages i det tidlige 1919 midt i en voldsom højkonjunktur – med paragraffen om kommunale tilskud som forudsætning. Så havde Hovedstaden også fået noget, her et år efter at en af de største privatbanepakker til især

Jylland var blevet besluttet. Københavnerloven så ud til på lange stræk at være bestemt af de tanker og nødvendigheder, som statsbaneinstitutionen følte sig underlagt eller selv ville styre. Her var der derfor heller ikke meget til overs for eller overhovedet nogen interesse i kommuneoverskridende kommunale eller halvprivate trafiksselskaber som Slangerupbanen til Nørrebro og Amagerbanen til Amagerbro.

Det var ellers forhold, der stod meget højt på dagsordenen i omegnskommunerne og Københavns Kommune. Her var det i en årrække fra omkring 1917 spørgsmålet om sporvognlinje 16s forlængelse til Søborg i Gladsaxe Kommune, der kostede sagsbehandlingstid, sammen med spørgsmålet om Slangerupbanen. I denne banes ledelse arbejdede man på dette tidspunkt ret hårdt for at få elektrificeret dele af banen, så den især om søndagen kunne bruges som fritidslinje til Hareskoven.

Set med Københavns Kommunes øjne kunne den også fungere som aflastning for de kommunale sporvognslinjer op mod Gentofte og Klampenborg. Blev den endda forlænget ind til Rådhuspladsen og i øvrigt videre ud til Amagerbanen, kunne det også løse problemet med voldsom overfyldning af sporvogne på Nørrebrogade, når befolkningerne skulle til og fra Slangerupbanens endestation ved Nørrebro station.

Men der var også et mere generelt fremtidsperspektiv. Det drejede sig om den begyndende bevidsthed om nærtrafikkens betydning for borgernes muligheder og ønsker om at flytte ud af den indre by, men fortsat gå på arbejde her. Også i forhold til Amagerbanen og Amager var kommunen derfor udfarende ved at købe sig ind i selskabet som aktionær. De to lokale sporvejsselskaber i København og på Frederiksberg var desuden netop i 1918 efter mange års tilløb som nævnt blevet lagt sammen, angiveligt også for at skabe bedre forbindelser til "Forstæderne". Holdningen var, at trafikken på jernbanen var for intet at regne med de tusinder af rejsende, som sporvognen tog sig af ikke mindst i forhold til de nye ydre kvarterers tilknytning til byen.⁵⁷⁾



Sporvogn fra Frederiksberg Sporveje har påkørt jernbanebommen, der ses i baggrunden, ved Bülowsvej i København, 1911. De mange overkørsler for jernbanen fra København over Frederiksberg og videre vestpå eller Nordbanen via Nørrebro var en stor udfordring for trafikken. For Københavns Kommune, der primært satsede på sine sporvogne, var det måske den vigtigste grund til blot i nogen grad at interessere sig for Statsbanernes nærtrafik. Sammen med Frederiksberg kommune ønskede den derfor en løftet bane, så overkørslerne kunne nedlægges (foto: ukendt, DJM).

København og nærtrafikken

Set fra et lokalt synspunkt var der kommunalt ikke de store proaktive ønsker til jernbanen, og derfor var interessen for det lovforslag, der i 1919 førte til beslutningen om at anlægge den nye godsbane, i den bredere sammenhæng meget lille: Det var vel nærmest kun udsigten til at slippe af med overkørslerne, der var tillokkende. Den karismatiske socialdemokrat og fagforeningsmand, der også blev den første borgmester, Socialdemokratiet fik valgt, Jens Jensen formulerede det som finansborgmester, senere overborgmester i København således: *"Man sagde som saa: Staten har den Pligt at tilvejebringe de Baner i og omkring København, som er nødvendige for at Statsbanerne kan opfylde deres Forpligtelse, som er den at sørge for, at Trafikken foregaar paa en ikke alene for Banerne, men ogsaa for Befolkningen nogenlunde tilfredsstillende Maade. Den Interesse, Kommunen har i Spørgsmaalet, er, at Banedriften generer den almindelige Færdsel saa lidt som muligt."*⁵⁸⁾

For Københavns Kommune var Statsbanerne altså et nødvendigt onde. Det var det også for Københavns Grundejerforening. Den koncentrerede sig udelukkende om det evt. kommunale tilskud til den nye løsning.⁵⁹⁾ Samspillet mellem de forskellige aktører om trafikale løsninger var således helt fraværende og måske bortset fra tilsyneladende fantaster som Erslev heller ikke noget at tænke over, hvis det kunne risikere at sætte aftryk på ens egen virksomhed.

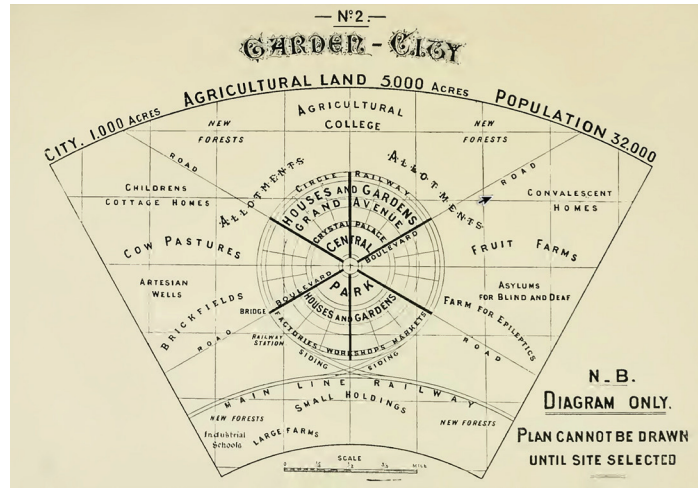
Øjensynligt var der da heller ingen tværinstitutionelle drøftelser mellem Københavns Sporveje og Stadsingeniøren på den ene side og Statsbanerne på den anden, da Københavns Magistrat i 1921-22 fandt tiden inde til at se frem. Det skete, kan man vel godt sige, i forlængelse af den ændrede kommunestruktur og en byplankonkurrence i 1908-09.

I virkeligheden havde København et stort behov for at samarbejde med Statsbanerne. Sporvejene havde allerede tidligere været på vej med et forslag, men i 1922-23 blev der udnævnt et kommunalt "Fællesudvalg" med stadsingeniøren som deltager. Det var udtryk for et ønske om at anskue den nye trafikvirkelighed i et større perspektiv. Fælles-



Nørrebro station 1935. Med den ny Nørrebro station og det særlige S-bomærke fik S-banen fra sin åbning året før et meget urbant udtryk og begrebet – og ønsket om – den løftede bane et indhold. S-banen passerede her Nørrebrogade, men der var et stykke at gå over til Lygten og Slangerupbanens station, der lå i niveau. Statsbanerne havde aldrig interesseret sig for denne kommunalt-private nærbane, som Københavns kommune i 1920'erne så som en mulig hurtigsporvej med direkte trafik via Nørrebrogade til Rådhuspladsen og videre til Amager (foto: Hermann Larsen, samling Morten Flindt Larsen, DJM).

Byernes uhæmmede vækst var mod slutningen af 1800-tallet baggrunden for bevægelser for at reformere det urbaniserede samfund og skabe ideelle bystrukturer. Diagrammet illustrerer Ebenezer Howards forestilling om den ideelle haveby, der blev en central del af tankegodset bag det 20. århundredes byplanlægning. Jernbanen spiller her som tidens moderne infrastrukturedskab en afgørende rolle for de tænkte havebyers forbindelse til andre bystrukturer, men jernbanen ses også som instrument i lokaltrafikken i form af en tænkt urban ringbane. Med afsæt i jernbaneerfaringerne fra London, var det naturligt for englænderen Howard at se jernbanen som instrument for urbaniseringen (Ill.: Garden Cities of Tomorrow, 1902, oprindeligt udgivet i 1898 med titlen To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform).



udvalget skulle som det første se på forslag til en forbedring af færdselsforbindelserne mellem Amager og Sjælland. Men de skulle også se på forskellige nye sporvognslinjer i og uden for København, herunder "...ud i Landkommunerne" og udarbejde forslag "om Bybaner og Hurtigsporveje mellem Byens Centrer og Oplandet i videre Forstand" på lang sigt.

Hurtigsporvejene var karakteriserede som en "mellem-timing mellem elektriske Baner og Sporvejstrafik." og derfor til en vis grad overlappende til "nærtrafik" i almindelig forstand og til Statsbanernes virksomhed i særdeleshed. Inspirationen fra Erslev og hans skitser fra 1918 var tydelig, og planerne omfattede nu hele Københavns Amtsrådsreds: To hurtigsporveje på Amager skulle sættes i forbindelse med et net af andre hurtigsporveje til Køge Bugt, Kildebrønde, Jyllinge og Slangerup.⁶⁰⁾

Det var for Københavns Kommune startskuddet på, hvad man kunne kalde en ny orden ikke mindst foranlediget ved den stadigt voksende udflytning til yderkvarterer eller forstæder, men med arbejdspladser og forretninger i de centrale bydele. Ved forelæggelsen sagde borgmester J. Jensen, da også, at "Man kan med andre Ord sige, at der for saa vidt har foreligget Fællesudvalget en Opgave omfattende en række af de Momenter, man beskæftiger sig med ved Byplanlægning"⁶¹⁾ Øjensynligt var det her klart, at byplanlægning og trafikplaner var to alen ud af et stykke. Men som hos Statsbanerne så det ud til, at trafikplanlægning – vel ud fra nødvendighedens lov – alligevel klart havde prioritet i forhold til byplanlægningens andre aspekter og – kunne man tilføje – den mere regionale og statslige planlægning.

Karakteristisk var det derfor, at Borgmester Jensen i sin tale gav en timelang forelæsning om Københavns udvikling fra middelalderen og frem men uden overhovedet at nævne Statsbanerne. Jernbanen havde ikke nogen større plads i det kommunale planlægningsgrundlag, ligesom Statsbanerne omvendt heller ikke havde nogen videre plads til den kommunale og amtskommunale udviklingspolitik. Heller ikke selv om nærtrafiklinjerne – også ud over banerne til

Holte, Klampenborg og Rungsted – jo reelt spillede en stor rolle for alle involverede kommuner og desuden gav anledning til problemer.

Planlægning og København

Kommunestrukturen havde som omtalt længe skabt udfordringer for den kollektive trafik, fordi den nu sammenhængende storkøbenhavnske bystruktur var gennemskåret af kommunegrænser, og den industrialiserede bys indbyggede funktionsopdeling ansporede til bevægelse over større afstande. For eksempel lå målene for allerede den tidligste udflytstrafik i kommuner udenfor København, og hertil kom efterhånden pendlingen.

Indlemmelserne i 1901-04 blev i 1908-09 derfor anledning til kommunens første samlede byplanlægningsindsats. En byplankonkurrence skulle give bud på udviklingen af Københavns nye bydele og byens infrastruktur, men konkurrencen var netop kommunal og handlede alene om Københavns kommune. Måske kendetegnende for byens efterslæb på planlægningsområdet satte en international deltagelse ikke præg på konkurrencen, selv om udlandet havde meget at byde på for større byers planlægning.⁶²⁾

Der var i samtiden opmærksomhed på manglerne ved at byplanlægge for en centralkommune, der allerede var en del af en større bystruktur: "Man kan kun beklage, at Konkurrencen ikke også omfattede de Kommuner, som dels er sammenbygget med Kommunen, dels efter faa eller flere Aar vil få den store Trafik, som den stærkt voksende Hovedstad fører med." Men problemerne ved et tværkommunalt samarbejde var indlysende: "Et saadant Samarbejde mellem Stor-Københavns Kommuner er overhovedet ikke let at få i Gang, da en snæversynet Lokalpatriotisme er bange for at arbejde sammen med den større og mere fremadskuende By."⁶³⁾

Når ingeniør Rolf Erslev beskrev Københavns kommune som 'fremadskuende' dækkede det bestemt ikke kommunens praksis i forhold til den skinnende trafik, som man

Bygning af højbanen ved Nørrebro og København, hvor Slangerupbanen havde endestation, 1928. Københavns Kommune havde fra begyndelsen af 1920'erne en klar strategi for deres sporvejsanlæg, der bl.a. indebar anlæg af hurtigsporveje eller "Nærtrafiklinier". Der var meget få forhandlinger mellem kommunen og Statsbanerne herom, men det lykkedes faktisk kommunen at få Statsbanerne til at flytte den nye højbane/godsforbindelsesbane nogle meter, så der i givet fald kunne være plads til at føre Slangerupbanen ind på Nørrebrogade og sporvejslinjerne her (foto: ukendt, DJM).

reelt ikke arbejdede på at brede ud til omegnskommunerne, selv om ønskerne herfra som omtalt var store. Den kommunale københavnske byplanlægning kunne i praksis ikke forholde sig til en storkøbenhavnsk problematik, og initiativ til skinnébårne løsninger, der rakte ud over kommune-grænsen, begrænsede sig til en enkelt linje til Søborg (1924). Den var et særtilfælde, og linjen var ikke planlagt til at skulle have overskredet kommunegrænsen, da den indgik i et kuldsejlet forløb, hvorefter Gladsaxe kommune skulle have været indlemmet i Københavns kommune.

I de første årtier efter år 1900 blev byplantænkningen præget af den britiske haveby-ideologi.⁶⁴⁾ Et centralt element i den nye multicentrale bytænkning var, at jernbanen – som det afgørende transportmiddel – dels fungerede som nationalt/regionalt samfærdselsmiddel dels som lokalt transportmiddel. Tidens danske kommunale planlægning havde imidlertid sine snævre formelle grænser, og erfaringsdybden var lille. Rollefordelingen mellem stat og kommune var i forhold til den skinnébårne trafik i praksis entydig. Kun i store byer, der bredte sig over flere kommuner, kunne jernbanen i praksis komme til at spille en rolle for pendlings-trafikken (København og Aarhus).

To eksempler fra Storkøbenhavns forstadsbebyggelse illustrerer problemerne med fravær af en overordnet planlægningsmyndighed i forbindelse med den kollektive transport:

Som nævnt fik Søborg i Gladsaxe kommune i 1924 en sporvejslinje til København, men forbindelsen kom først to årtier efter, at bydelen var begyndt at blive udstykket og bebygget, og bydelen lå langt fra eksisterende jernbanelinjer. Jernbanens potentiale i forhold til den industrialiserede by blev anskueliggjort i 1920, da en større udstykning af gården Ragnesminde på 300 tdr. land ved Glostrup blev gennemført. Det var en udstykning rettet mod befolkningens brede lag.

Fordi afstanden fra udstykningen til Københavns Rådhusplads var 13 km og fordi den del af det københavnske opland var ukendt for mange, var det vigtigt for sælgerne at understrege, at den nære adgang til Glostrup Station

gav adgang til 12 daglige afgang mod København mellem kl 5.28 morgen og 11.17 aften. I tillæg til de ret hyppige forbindelser blev det påpeget i salgsmaterialet, at jernbane-forbindelsen fra Glostrup gav hurtigere adgang til København end sporvejsforbindelserne fra for eksempel Brønshøj eller Søborg – selv om afstanden var større.⁶⁵⁾

Glostrup-eksemplet illustrerer, hvordan Storkøbenhavn allerede lige efter den første verdenskrig havde en udstrækning, hvor jernbanen kunne spille en rolle for pendlingen, og hvordan jernbanebaseret pendling blev oplevet som en mulighed blandt brede lag i bybefolkningen. Selv i Hvidovre – ved grænsen til København – blev det jernbanen, der endte som det sporbaserede tilbud om kollektiv trafik. Hvidovre fik i 1935 en holdeplads med adgang til de nye motortog på Roskildebanen. Det gav til ca. 25 daglige afgang i hver retning med en transporttid til Københavns Hovedbanegård på ca. 12 minutter.⁶⁶⁾

Forsøg på regionplanlægning

På samme måde indgik et planlægningsarbejde i arbejdet med den betænkning om fremtidige hovedtrafiklinjer i Københavnsområdet som Dansk Ingeniørforening satte i gang i 1922. Betænkningen lå færdig i 1926 og henviste til beslutningen i Borgerrepræsentationen fra 1923 om at følge indstillingen fra Fællesudvalget, herunder også om hurtigsporveje.

Den konstaterede, at København var godt i gang med at forberede mulige "Nærtrafiklinier" i tilknytning til Slangerupbanen og Amagerbanen, men havde også gjort plads til en at føre persontrafik fra en evt. elektrificeret Frederikssundbane, som jo var Statsbanernes, og en evt. Jyllinge-bane ind til Rådhuspladsen. Statsbanernes øvrige nærtrafiklinjer blev nævnt, men ikke drøftet, selv om – eller måske netop fordi – Statsbanernes banechef havde været med i udvalget. Det havde en repræsentant for Københavns Amtsråd også, men i øvrigt var det ikke meget man ellers hørte til denne myndighed i denne sammenhæng.⁶⁷⁾



I løbet af tiåret frem mod 1920 voksede forståelsen for byplanlægning som det nødvendige redskab, der kunne regulere en fortsat urbanisering, ellers. Med stiftelsen af den selvejende institution, Dansk Byplanlaboratorium, i 1922 forsøgte en række engagerede fagfolk, der før havde været engageret i boligspørgsmål, at rette op på fraværet af moderne byplanlægning. Laboratoriet kom især til at spille en afgørende rolle for Københavnsegnens planlægning i det følgende kvarte århundrede.⁶⁸⁾

Tidens anden større planlægningsaktør var Dansk Ingeniørforening, og det første samlede bud på rammer for Københavns overordnede trafik kom som nævnt i 1926 herfra.⁶⁹⁾ Ingeniørforeningens Trafikliniebetænkning tog som nævnt afsæt i skinnetrafikken, som en næsten samlet dansk samtid endnu opfattede som fremtidens væsentligste samfærdselsmiddel. Samtidig foreslog planen udlæg af fire ringveje om København som supplement til udfaldsvejssystemet – bilen var på vej ind i den strategiske byplanlægning, men planen blev dog kritiseret for sine overdrevne udlæg af veje.⁷⁰⁾ Betænkningen foregreb både byens udvikling til et bylandskab og udviste forståelse for behovet for et urbant vejnet, der matchede bilens evne til at færdes frit og pegede frem mod en ny rollefordeling mellem vej- og skinnébåren trafik.

Tiden skreg tydeligvis på planlægning i fællesskab, men når det gjaldt jernbanenærtrafikken, skete der trods dens centrale placering i tidens ideologi ikke meget og i hvert fald kun langsomt. Billedligt talt blev jernbanelovene af

1918-19 gennemført i de allersidste minutter i jernbanens succesdøgn: Bilerne havde været på vej frem et stykke tid og var jo trods alt også en del af grundlaget for Ingeniørforeningens initiativ.

Som eksemplerne med trafikbetjeningen af to udstykninger i hhv. Søborg og ved Glostrup sammen med udviklingen af de såkaldte nærtrafiklinjer viser, var planlægning af en infrastruktur, som kunne styre eller regulere storbyens vækst reelt ikke-eksisterende. Planlægning af hovedstadens moderne infrastruktur kunne ikke blive til som en kommunal aktivitet, men måtte underkaste sig en vaklende jernbaneplanlægning i statsligt regi.

Udviklingen af den skinnébårne transport spejlede den moderne storbys fravær af organer, der kunne styre udviklingen strategisk og på tværs af eksisterende kommunale enheder. Den styring, der skete på kommunalt plan, fungerede overvejende responsivt og sektorvis. Den tilstand blev kun langsomt udfordret med nedslag som konkurrencen om de indlemmede distrikter i 1908-09 på trods af, at byplanlægningsfaget i øvrigt bragede igennem i vest- og centraleuropæiske byer netop i årtierne omkring århundredskiftet. Mulighederne var ellers ikke helt ringe. Lukningen af banestrækningerne fra den anden hovedbanegård til Nørrebro og Frederiksberg havde efterladt en række ar i byen. De kunne fx have været brugt til hurtigsporveje, som der også var tanker om i tiden, men foreløbigt henlå de bare, langt op i 1900-tallet.

Elektrificeringstanker igen

Det var ikke let at drive statslig jernbane i 1920'erne, hvor byen fortsat ekspanderede, Statsbanernes økonomi forværredes og de kommunale strukturproblemer voksede. I Valby fx var befolkningen på 15 år fordoblet til 40.000. Samtidig voksede utilfredsheden med Valby station og Statsbanerne også.⁷¹⁾

Ligeledes på strækningen Roskilde-København var der utilfredshed. Der var ofte forsinkelser, så folk kom for sent på arbejde.⁷²⁾ Dertil kom, at Statsbanerne til lokal- og nærtrafik havde fejlinvesteret i nye personvogne, der meget hurtigt blev kendt som "Ryste- eller Rædselsvogne". I nærtrafikken blev de primært anvendt i Holte-togene.⁷³⁾ Der var også kritik af hastigheden, som anlægget af det 2. dobbeltspor til Klampenborg skete med.⁷⁴⁾ Det var ligeledes situationen for "godsbanen" fra Vigerslev og anlægget af trinbrættet ved Lyngbyvej som kommende ny station mellem Nørrebro og Hellerup.⁷⁵⁾

Sammen med en stagnerende trafik, en hurtigt voksende konkurrence fra vejtrafikken og en fortsat dårlig økonomi dukkede i midten af 1920'erne tanker om elektrificering af nærtrafikken så op i offentligheden igen. I april 1926 tog den socialdemokratiske regering derfor tyrene ved hornene og lod ministeren nedsætte et udvalg, der i forlængelse af 1911-udvalget igen skulle se på en *"hel eller delvis Elektrificering af den københavnske Nærtrafik .."*. I første omgang var det København-Klampenborg/Holte/Rungsted, Frederiksberg-Hellerup af hensyn til søndagstrafikken (!), og som noget relativt nyt København-Vanløse.

Længere ude i fremtiden kunne man forestille sig at elektrificere til Ballerup og Roskilde, ifølge udvalget en *"baade tiltalende og nærliggende Fremtidsmulighed ... Udvalget har ikke betragtet det som sin Opgave at komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om en Bybanetrafik i egentlig Forstand.... da det ydermere er tvivlsomt om Løsningen af Opgaver af denne Art vil komme til at paahvile Staten."*⁷⁶⁾

Den sidste bemærkning kunne næsten ikke andet end at referere til Københavns Kommunes omtalte planer, der

jo hvad angik Amager og Slangerupbanen og nye hurtigsporveje delvist lå i grænselandet mellem nærtrafik og bybanetrafik. Det afspejlede sig i udvalgets sammensætning: Det bestod af ledende statsbanefolk og så ingeniør Faber, der jo netop udefra havde presset på og tidligere brugt sine forbindelser i AEG. Men ellers var der ingen fra kommuner og amtsråd og andre trafikelskaber med, sådan som det var forsøgt med udvalget af 1915.

Reelt var det et statsbaneudvalg, der havde fået tilknyttet en el-konsulent. Nu hvor det nye dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg snart burde være tilendebragt og her mere end 10 år efter, at den første elektrificeringskommission havde afgivet betænkning med anbefalingen om at elektrificere, kunne en beslutning ikke længere udskydes. Udvalgsarbejdet tog dog alligevel et par år, men meget tyder på, dels at tiden anvendtes til at forberede en konkret udførelse, dels at der også blev brugt tid på "konsulentens" ideer. Han havde i 1925-26 udarbejdet et egentligt program. Herefter skulle man indledningsvis koncentrere sig om strækningen Klampenborg-København H, men forlænge den til Vanløse via Valby for at indhøste erfaring.

"Ad åre" kunne man så udvide, så man ultimativt fik et system med reelt fem by- og nærtrafiklinjer:

- Linje 1 som en sløjfelinje fra Klampenborg over Boulevardbanen til Vanløse og videre over Nørrebro til Hellerup ("godsforbindelseslinjen") uden om Frederiksberg
- Linje 2 i form af Holtebanen med fortsættelse til Roskilde via Boulevardbanen og Valby
- en ringlinje som linje 3 fra Svanemøllen via Københavns Hovedbanegård- Valby-Vanløse- Nørrebro-Lyngbyvej-Svanemøllen
- linje 4 til Rungsted
- linje 5 fra Frederiksberg via Vanløse til Ballerup.

På søn- og helligdage skulle der derudover være damptog Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup-Holte og Hovedbanegården-Klampenborg. Damptogene fra Helsingør via kystbanen



Svanemøllen station, 1934. Også Svanemøllen som station havde været meget omdebatteret. I nogle forslag skulle den have været udgangspunktet for en ringbane via Nørrebro-Frederiksberg-Valby-København H, i andre skulle den slet ikke anlægges (foto: ukendt, DJM).

henholdsvis Nordbanen skulle køres med elektrisk lokomotiv fra Holte henholdsvis Rungsted og retur. Så ville en betydelig del af røgproblemerne i boulevardtunnelen være løst. Bemærkelsesværdigt var det, at Frederiksberg igen blev koblet på Frederikssundbanen.⁷⁷⁾

Selvfølgelig blev Faber hældt ned at brættet i udvalget. Det blev ikke overraskende derfor et andet forslag, flertallet, altså statsbaneledelsen, lagde frem. Det var nu som før nærtrafik til Klampenborg og Holte, der var i centrum, men med godsbanen Frederiksberg-Vanløse-Hellerup *”som Supplement”*. Fritidstrafikken spillede fortsat en stor rolle i begrundelsen herfor, helt som det hele tiden havde ligget i kortene.

Rungsted var atter ude af billedet, selv om Ministeren i 1927 under en finanslovsdebat fandt, at Kystbanen var *”i større grad en Forstadsbane”*.⁷⁸⁾ Til gengæld var det nødvendigt at gøre Holte-Hillerød dobbeltsporet af driftstekniske hensyn, men uden elektrificering. Fortsættelse til Ballerup og Roskilde var ikke en mulighed, selv om det dog engang i fremtiden måtte anses *”som en nærliggende Foranstaltning”*: Trafikken var aktuelt ret ringe her, og driftsteknisk ville det give store problemer eller kræve meget store investeringer.

Vanløse var derfor også p.t. opgivet, selv om erkendelsen faktisk var, at *”Balleruplinien rummer store Fremtidsmuligheder for Trafikerhvervelse, idet de relativt billige Byggegrunde ved Liniens Stationer tiltrækker mange selvbyggende Udflyttere, og det er givet at Elektrificering dels vil fremme Udflytningen og Byggeriet, dels vil muliggøre en betydelig Erhvervelse af Nytrafik.”*⁷⁹⁾

Endnu engang var argumentationen altså bundet op på den aktuelle trafiksituation og de driftstekniske muligheder – og med lovgivningen fra 1919 de gamle løsninger. Særligt var det dog for Frederiksberglinjen: Med forslaget, hvis det blev vedtaget, ville den løftede bane endelig være ude af ligningen til fordel for en langt billigere løsning – godt nok lidt længere ude i et knap så befolkningstungt område, hvis trafikpotentiale måske endda kunne vurderes som let tvivlsomt, hvis man så bort fra søndagenes fritidstrafik.

Det var jo også på banerne til Holte og Klampenborg, at konkurrencen fra sporvejene her i 1920'erne var stærkest, og at behovet for hurtige og hyppige tog med flere stop i nærheden af kunderne derfor var størst. Faktisk var holdningen, at man ved dampdrift i den eksisterende udstrækning ikke kunne bevare den i forvejen kriseramte trafik, og at en stor og dyr udvidelse af dampdriften derfor måtte finde sted inden for kortere tid uden mulighed for dækning af merudgiften. Desuden var der jo problemet med boulevardbanen: Perronerne her kunne af og til henligge totalt i tåge, hvor passagerer og personale kun kunne se få skridt frem for sig på grund af damp og kulrøg fra lokomotiverne.

Dieseldrift var endnu på et uprøvet stadie og derfor ikke relevant. Vurderingen var desuden, at elektrisk drift var klart billigere end dampdriften og driftsteknisk gav bedre muligheder for en effektiv driftsform, samtidig med, at den krævede en mindre anlægsinvestering i forhold til den udvidede dampdrift. Lige så afgørende var det i denne sammenhæng, at man forventede at kunne *”hugge”* noget af den tabte nærtrafik, der nu foregik både med sporvogne, trolleybusser og bus, dels *”virke fremskyndende paa Udflytningen og dermed forøgende paa Trafiken, dels virke stimulerende paa Udflytningstrafiken paa de nævnte Baner.”*⁸⁰⁾ I alt blev en trafikfremgang på 50 % ikke skønnet utænkelig. Elektrificering af nærtrafikken var derfor nærmest, som udtalt før, en *”Statsbanenødvendighed”*.

Loven om elektrificering

Det var altså fortsat ikke et hovedformål at understøtte en måske ønskværdig eller politisk besluttet byplanudvikling i hovedstadsområdet. Nærtrafikken var statsbanernes største indtægtsområde, og det handlede derfor i meget høj grad om Statsbanernes rentabilitet. Det blev sagt lige ud ved den efterfølgende behandling af spørgsmålet i Rigsdagen, at *”... Spørgsmaalet om Elektrificering af de foreslaaede Bane-strækninger ikke foretages af Hensyn til de paagældende Kommuner, men fra Statsbanernes Side ønskes for ved en*



forbedret Trafik at øge Mulighederne for en bedre Forrentning af de i de paagældende Banestrækninger anbragte Kapitaler ...”⁸¹⁾

Kort sagt med et citat fra den konservative folketingsmand fra Gentofte, Povl Drachmann, der ligesom Socialdemokratiet var stærkt optaget af at få elektrificeringen gennemført: *”Elektrificeringen skal udføres for Banernes egen Skyld.”*⁸²⁾ Og i øvrigt var det jo næsten også besluttet i 1915 og med loven fra 1919.

Kort efter afgivelsen af betænkningen i oktober 1929, kun få måneder efter at Venstregeringen var erstattet af en socialdemokratisk, var den da også omsat til et lovforslag, som via den sædvanlige politiske forhindringsbane og en gave til Venstre i form af såkaldt moderniseringsstøtte til urentable såkaldte privatbaner over det ganske land, for en gangs skyld nåede ret hurtigt i havn. Med en ny, om end forhenværende, socialdemokratisk trafikminister eller minister for offentlige arbejder, som hed i samtiden, J. Friis-

Forløberen for S-tog på Frederiksberglinjen, små motorvogne, passerer Lersøen i begge retninger på åbningsdagen 15. maj 1930 til og fra Hellerup. Lersøen var en del af det store godsbaneprojekt, som udviklingen imidlertid havde svækket betydeligt. Men det muliggjorde lokal persontrafik pr. jernbane i det vestlige København, selv om det ellers havde været afskrevet som urentabelt. Alligevel blev det en del af det store elektrificeringsprojekt, der var blevet vedtaget kun nogle uger før, at motorvognene begyndte at køre Frederiksberg- Hellerup, mest af hensyn til udflugts trafikken til Klampenborg (foto: ukendt, DJM).

Skotte, var det ikke overraskende, at også det sociale spillede en rolle.

Motivationen for at tage Frederiksberglinjen, som Venstre hurtigt viste sig som modstander af, var ifølge politikerne bag forslaget da også at give befolkningen her *”let Adgang til Skovrejser”*. Adgang til naturen var med stiftelsen af Dansk Naturfredningsforening blevet en folkesag, og da naturfredningen blev en del af den naturengagerede statsminister Staunings ressource, blev området politisk knæsat. Koblingen mellem naturadgang og politik kom blandt andet til udtryk i ‘Springforbi-planen’, som skulle give de udflugtshungrende københavnere adgang til at opleve den kanoniserede landskabssammenhæng mellem Eremitagesletten i Dyrehaven og Øresund. Springforbi-planen indebar løbende opkøb af velhavervillaer langs Strandvejen og åbnede den offentlige adgang til kysten.⁸³⁾ Planen er i øvrigt aldrig blevet fuldt gennemført.

I forhold til Valby var det for, at *”man giver store og tætbebyggede Kvarterer af Byen ikke blot en bekvem Forbindelse til den indre By og Østerbro, men ogsaa Del i den gode og hyppige Forbindelse til Villabyerne og de yndede Udflugtssteder Nord for København.”*⁸⁴⁾ Lokaltrafik var atter en del af tankerne. Og så lød argumentet, at det driftsøkonomisk da også skulle være næsten gratis at forlænge S-togsdriften fra Hovedbanegården til Valby.

Mest overraskende var det måske, at loven faktisk var en bred bemyndigelse til med tiden at gå videre: Loven af 26. april 1930 omfattede ikke kun de nævnte linjer. Det var en bemyndigelse til helt generelt at *”lade foretage Elektrificering af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik.”* Det var linjerne inden for en grænse Roskilde, Ballerup, Holte, Rungsted og muligvis også Køge. Fremtiden var lagt fast – efter en meget lang procestid, men nu pludselig med et langt bredere sigte og alligevel med et vist element af bybanetrafik i sig også. Venstre var imod den brede bemyndigelse: man mærkede til gengæld, at Socialdemokratiet øjensynligt var begyndt at få ambitioner med nærtrafikbanerne.

S-togs Perronen i Valby, oktober 1934. Valby havde længe ikke været med i planerne om omlægning af nærtrafikken og etablering af elektrisk drift. Men i sidste øjeblik blev den elektriske drift forlænget fra Hovedbanegården til Valby, hvor byudviklingen også havde været meget stærk. Begrundelsen var dog, at forlængelsen ikke gav anledning til større driftsudgifter. Anlægget var da også indskrænket mest muligt (foto: ukendt, DJM).



Realiteterne og fremtiden

I realiteten var det dog her og nu de strækninger, der gennem årtier havde været i spil, og som jo allerede fandtes. Set sådan var der blot tale om en tilpasning af den bestående jernbane i forhold til de beslutninger, der var truffet også før beslutningen om elektrificering. Ved fremsættelsen sagde ministeren da også, at det i første omgang drejede sig om Klampenborg- og Holtebanerne, og at de i mange år havde været forsømt.⁸⁵⁾

Der var lidt af en joker med godslinjen. Som nævnt havde der tidligere været usikkerhed om rentabiliteten her, og ret bemærkelsesværdigt havde udvalget af 1926 ikke de store statistiske argumenter på plads i modsætning til situationen for de andre baner, herunder også Rungstedbanen. Faktuel statistik var da heller ikke en mulighed, da banen endnu ikke var blevet åbnet bortset fra Nørrebro-Hellerup. Her var trafikken ret ubetydelig, og med den forestående åbning af Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup i 1930 var der kun forudsat indsat små motorvogne på hele strækningen. Partiet Venstre havde ud over at modsætte sig hele lovgivningen da også især problematiseret netop rentabilitetsgrundlaget for den kommende Frederiksberglinje.⁸⁶⁾

Selv om der blev talt om muligheden for at sende især Nørrebros befolkning til skov og strand, var det da også bemærkelsesværdigt, at det første af elektrificeringsargumenterne ved lovforslagsfremlæggelsen gik på, at det skulle finde sted "... særlig under Hensyn til, at disse Tog maa føres videre ud over Hellerup til Klampenborg og muligvis Holte, og at man derved opnaar paa Klampenborg- og Holte-Banen at faa al Nærtrafik besørget af elektriske og lige så hurtigt kørende tog."⁸⁷⁾

Begrundelsen for at elektrificere her så altså ud til grundlæggende at være driftsteknisk motiveret tilsat nogle sociale argumenter. I sig selv var Frederiksberglinjen altså ikke, sådan som der i øvrigt også havde været argumenteret for i mange år, i sig selv en kandidat til moderniseringen, men omvendt kunne man sige, at skinneanlægget bortset fra el-masterne stort set var færdigt og klart

og skulle bruges til noget i en tid, hvor godstrafikken var inde i en nedgangsspiral. Den gamle men ret progressive idé om en ringbane med lokaltrafik var for længst opgivet. Men den løftede bane havde ikke været glemt. Nu var den så endegyldigt erstattet af en godsbane. Måske var Frederiksberglinjen derfor det store eksperiment og/eller indløsning af tidligere tiders løfter.

Hvad der fulgte

Det var påfaldende så lidt samarbejde, der havde været mellem ellers relevante myndigheder og institutioner op til åbningen i 1934-1936. Det var et baneprojekt, der i realiteten havde årtier bag sig, men også et projekt, der øjensynligt havde forsøgt at undgå større strategiske udviklingsovervejelser i forhold til det storkøbenhavnske område. I meget høj grad var der tale om en pragmatisk tilpasning af nyere teknologi til et ældre anlæg, primært for overhovedet at kunne håndtere de eksisterende trafikudfordringer og for at sikre Statsbanerne et vigtigt og oprindeligt tilgrundliggende profitabelt udkomme.

Men dels var projektet jo ikke afsluttet med den elektrificering, der gennemførtes 1934-36, hvor i hvert fald forholdene ved Valby og linjen ud mod Ballerup var erkendt som prioriteringsområde. Dels var der jo også spørgsmålet om den rolle, som statsbanerne skulle spille i de bynære områder. Selv om der havde været mellemstadier, havde den fremherskende holdning været, at Statsbanerne ikke skulle beskæftige sig med lokal bytrafik, men dette dogme syntes under opløsning. Klarest blev det, da S-banen, som jo blev en langt, langt større succes end nogen havde regnet med, fra 1939 indførte begrebet Københavns Bybane og en særlig bybanetakst.

Men også andre opgavefordelinger var på vej: I 1936 nedsatte Ministeren endnu et udvalg, denne gang for at se nærmere på, hvordan de forskellige interessenter og aktører kunne samarbejde. Mindst lige så bemærkelsesværdig var en korrespondance mellem sporvejsdirektøren og Statsbaner-



Københavnere på vej med ski til Dyrehaven, Klampenborg 1941. Udflugts- og fritidstrafik til stationerne mod Holte og til Klampenborg var en afgørende faktor for beslutningen om at elektrificere. Damptogene kunne ikke klare mere uden meget store investeringer, og her var den elektriske drift billigere (foto: N. Laugesen, DJM).

nes banechef i 1939. Her hævdede banechefen til sporvejsdirektørens store fortørnelse, at sporvogne og busser på tæt befærdede stræk som Nørrebrogade ikke kunne løse opgaven: *"én rimelig Befordringstid kan kun naas ved en Bybane ..."*⁸⁸⁾ sagde han og tænkte nok her på tunnelbaner, fremtidens alternativ til "løftede" baner, og i regi af andre end sporvejene. Rollerne var ved at skifte, men foreløbig jo altså uden nogen form for formaliserede rammer til at drøfte dette i.

Ligesom sporvejene tidligere havde gjort det med sine 10 årsplaner og fremtidsplanlægning i det hele taget, lancerede Statsbanerne i 1940 da også en større udviklingsplan-plan, herunder evt. med tunnelbaner og elektrificering til Ballerup og Glostrup. Tiden med det fulde projekt fra 1902 var omsider løbet ud og tiden var inde til at se ud over Holte- og Klampenborg. Men et nærmere samarbejde med andre interessenter i planlægning og udvikling trængte sig også på. Det så ud til, at Statsbanerne også på dette område pludselig skulle til at spille en ny og kraftigere rolle. Et paradigmeskifte for den københavnske bybane- og nærtrafik syntes undervejs – omsider, men altså efter beslutningerne om at udbygge og elektrificere, ikke før.

De store planer

I slutningen af 1920'erne havde Dansk Byplanlaboratorium stået bag oprettelsen af Egnspanudvalget, som i 1936 afgav betænkningen *"Københavnsegnens Grønne Omraader. Forslag til et System af Omraader for Friluftsliv"*.⁸⁹⁾ Planen sigtede mod at sikre trafikal adgang til Københavnsegnens grønne områder og koblete det med forslag til en nødvendig sikring af de tilbageværende naturværdier. I dette egnspanlægningsarbejde var det nu ikke banerne, der var det bærende i en fremtidig storkøbenhavnsk byudvikling. Planens bærende værdi var borgernes adgang til naturværdier – de samme, som på markedsvilkår havde styret de tidlige nærbaner. I planlægningen skete hermed et kurs-skifte omkring koblingen mellem naturoplevelser og trafiklinjer. Bilen blev nu set som fremtidens primære trafikform.

Egnspanlægningsarbejdet fortsatte, og efter befrielsen i 1945 blev byplanlæggeren Peter Bredsdorff sat i spidsen for arbejdet med en udviklingsplan for Københavnsområdet.⁹⁰⁾ Planen udkom i 1947 og blev kendt under navnet Fingerplanen. Overordnet lå planen i forlængelse af rækken af planlægningsvisioner fra Fællesudvalget og fra Ingeniørforeningen i 1920'erne og den grønne betænkning fra 1936.

Fingerplanen var båret af en byforståelse, hvor bylandskabet havde et entydigt centrum, som oplandets strukturering skulle forholde sig til. Fingerplanen identificerede infrastrukturen som afgørende for byvæksten. Planens enkle hovedgreb var at bygge videre på den eksisterende struktur, baseret på byens gamle udfaldsveje og (S-)banelinjer og dertil sikre borgerne let adgang til rekreative arealer ved at fastholde grønne arealer mellem byfingrene. Men Fingerplanen var ikke en fremtidsrettet trafikplan. Den forholdt sig tøvende til biltrafikken og tænkte fremtidens by på en kombination af cykel- og skinnébåren transport.⁹¹⁾

Efterkrigstidens storkøbenhavnske byudvikling fulgte overordnet Fingerplanens principper, og i arbejdet med den sydlige byfinger langs Køge Bugt blev en nærbane – som der godt nok havde været tænkt på i årtier – i form af en planlagt S-banelinje for første gang et bærende element i egnspan i en skala, der opererede med ti nye byer langs S-banen. Banen blev dog ikke planlægningens eneste bud på at håndtere de nye byers trafikbehov, for parallelt med banen blev der anlagt en motorvej, der stod færdig år før banen kunne åbne, og Køge Bugt-planen kan stå som sindbillede på efterkrigstidens stående skisma mellem kollektive og individuelle trafiktilbud i storbyen.

Køge Bugt-planen overskred en lang række kommunegrænser og en amtsgrænse. Baseret på en ny forståelse for betydningen af fysisk planlægning i forbindelse med byudvikling blev der i efterkrigstiden skabt de nødvendige organer for tværkommunal og tværamtslig planlægning.⁹²⁾

Med Fingerplanen blev S-toget kanoniseret som det skinnébårne trafikmiddel, der skulle binde Storkøbenhavn sammen. I 1970'erne blev det ligefrem til et skinnemonopol,



S-tog på prøvekørsel ved Hellerup Station 1933. De første S-tog blev leveret i 1933, tidsnok til grundige prøvekørsler (foto: ukendt, DJM).

da de københavnske sporveje blev nedlagt - besejret af busserne. S-toget landede med stor forsinkelse i mellemkrigstidens Storkøbenhavn, og voksede sig stort og uundværligt gennem byens efterkrigstidseksansion, så det efterhånden kom til at række ud mod købstadsringen omkring byen. Byen udviklede sig sideløbende fra en fingerby til en fladeby, hvor behovet for transport mellem den planlagte bys fingre voksede. Her leverede S-toget ikke svaret, og med en lige så stor forsinkelse som S-toget ankom med, kommer en letbane nu som det kollektive bud på byens persontransport.

I efterkrigstiden udviklede Storkøbenhavn sig især ved at brede sig ud, men efter 40 års fladevækst begyndte en restrukturering i 1990'erne i centralkommunerne København og Frederiksberg. Nu blev byens fladevækst suppleret med og til tider afløst af fortætning, og behovet for skinnebåren persontransport i centrum voksede – som forudset af Statsbanerne. Svaret blev Metroen, der trods statslig støtte grundlæggende fungerer som et kommunalt projekt, der til dato opfatter kommunegrænser på samme måde som fortidens Københavnske Sporveje gjorde.

Tilbage står S-toget efter 90 år som den storbyfavnende skinnetransport, der suppleres af en enkelt tværkommunal letbane i periferien og en metro i centrum, hvis udvikling understreger, at trafikplanlægning i Storkøbenhavn let forfalder til fortidens kommunetænkning.

Sammenfatning

Det var ikke en ny jernbane, der under navnet S-bane åbnede fra 1934 og frem. Kun driftsformen var ny, også for Frederiksberglinjen over Vanløse og Nørrebro til Hellerup, hvor forholdene var mere spegede: Frederiksberg og Nørrebro havde fra 1864 henholdsvis 1886 haft egne stationer på de banestrækninger, der fra den daværende personbanegård (1864-1911) i København gik vest efter til Roskilde og videre og nord på mod Holte-Helsingør og Klampenborg. Men den endelige S-banestrækning var oprindeligt "kun" en godsbane åbnet i etaper op til 1930 som delvis erstatning for den persontrafik, der ellers var ophørt, da Københavns hovedbanegård nr. 2 med dens filialstationer fra 1911 blev afviklet.

Nordhavn station, ca. 1936. Nordhavn station åbnede 15. maj 1934 sammen med S-banestrækningen København H-Hellerup. Op gennem tiden havde der været stor uenighed om, hvor mange lokale stationer, der skulle være i Københavnsområdet til nærtrafikken. Oprindeligt ønskede Statsbanerne ikke at drive lokaltrafik i København, og der kunne spares anlægsudgifter (foto: ukendt, DJM).

Ideer om en udvidet bybane blev der ikke noget af, og en række andre nærtrafikstrækninger fx op til Rungsted eller mod nordvest kom heller ikke med i hatten. Det var de gamle baner – og kun de, der var ejet af og blevet drevet af Statsbanerne – med den store fritidstrafik, som her var i centrum. Reelt var der tale om en tilpasning til et aktuelt trafikbehov måske med undtagelse af Frederiksberglinjen, og på mange måder var der tale om tekniske løsninger på et konkret problem. Det var for dyrt at forsætte med dampdriften. Rationalet bag var således primært driftsteknisk, men samtidig havde det – og for Statsbanernes vedkommende primært – det mål at bedre etatens dårlige økonomi og rentabilitet.

Det var også et projekt, der havde været undervejs meget længe både når det gjaldt den bestående nærtrafik i Københavnsområdet og spørgsmålet om elektrisk drift. Det var banegårdsforholdene i København og senere den helt nye såkaldte boulevardbane, der havde accentueret dette spørgsmål og derunder også, hvad nærtrafikbegrebet egentlig stod for: forstadsbaner ud til nærmeste opland og bytrafik eller en kombination eller forstads-/oplandsbaner alene.

Spørgsmålet om elektrificering havde været på bordet siden 1904 og så ud til først og fremmest at have et tysk ophav. Desuden var der de opkommende elektriske sporveje, hvis funktion primært lå inden for kommunegrænserne, og hvor der i hvert fald fra omkring 1. Verdenskrig i tilknytning til hovedstadens omformning til metropol var kræfter i gang med henblik på at overveje et helt nyt og anderledes nærtrafiksystem, baseret på bl.a. kommuneoverskridende hurtigsporveje og de jernbaner, der ikke var en del af den statslige nærtrafik.

I en større byhistorisk sammenhæng og sammenlignet med udlandet var der i København kun i begrænset omfang tanker om brug af de statslige jernbaner som et politisk og byudviklingsmæssigt værktøj, og i hele forløbet op til den endelige beslutning var der nogen uklarhed om, hvorvidt der skulle være tale om bybane og nærtrafik eller kun det sidste. Med valget af at fokusere på bestående og udeluk-

kende statslige jernbanelinjer var der trods anlæg af par nye stationer på Holtelinjen ikke tale om en nyordning af storbytrafikken, selv om flere nye stationer på hovedlinjen fra (Valby-) København-Hellerup kom til og muliggjorde bybanetrafik på denne strækning.

Hele spørgsmålet om en ny trafikordning med bilernes frembrusen var ikke meget i fokus. Men det var vel opfattelsen, at den gamle dampdrift i den nye konkurrencesituation ikke havde store chancer og derfor heller ikke kunne generere de indtægter, som Statsbanerne havde og måtte have fokus på.

En konklusiv bemærkning

En urbaniseringsproces som den Storkøbenhavn gennemløb i årtierne efter 1870, var aldrig set før, og hverken forståelsen for den eller instrumenterne til at håndtere den var til stede. Billedligt skrevet, måtte skinnerne lægges under kørslen. Forståelsen af, at planlægning på alle områder var nødvendig, at der måtte samtænkes mellem alle politisk/administrative lag, og at der krævedes nye organer til at håndtere udviklingen, voksede kun langsomt frem i et trægt system.

Som udgangspunkt var den trafikale opgavefordeling relativt klar. Jernbanerne var en opgave på statsligt niveau og blev drevet af staten og privat kapital med bidrag fra den kommunale sektor, mens sporvogne og busser blev drevet af private med kommunale islæt og med et stadig stigende kommunalt engagement.

Opgavefordelingen mellem især stat og kommuner var holdbar, så længe byerne holdt sig indenfor den geografi, man kendte. Når byerne voksede ud i det, der før var opland, voksede de ud i et landskab, der allerede var jernbanedækket. Det gjaldt først og fremmest København, men også Aarhus voksede i mellemkrigstiden i en grad, så jernbanen kom til at se sig selv i en rolle som nærtrafikal aktør.

Det hele skete i et udviklingsklima, hvor alt var under forandring: mobilitetsteknologien, hvor først cyklen og siden



bilen blev afgørende nye individuelle tilbud ved siden af den kollektive skinnebårne teknologi, bosætningskulturen, hvor helt nye byformer opstod og livsformer, hvor mobilitetsbehovet udviste konstant stigning.

Så, i selve bystrukturens volumen, udstrækning og kompleksitet tilsat kulturelle faktorer, lå kimen til det atypiske massive statslige engagement i den københavnske nærtrafik, som S-toget udgjorde. Men altså frem til åbningen

af S-banen i 1934-1936 med hensynet til driftsøkonomi og -teknik som det afgørende grundlag i et forløb, der var præget af fravær af intersektionelt samarbejde. I øvrigt skete det præget af en i virkeligheden inkonsistent stillingtagen frem mod elektrificeringen af de jernbanestrækninger, der historisk havde haft den største trafik, ikke mindst på grund af en kolossal fritids- og udflugts trafik til de rekreative områder nord for byen.

I forhold til den overordnede samfundsudvikling gik den danske kollektive transport fra at være et tilbud, der sigtede mod at tilpasse sig til og udvikle et eksisterende marked til – efter anden verdenskrig – at blive et instrument til planlagt samfundsudvikling. Det sidste mest udpræget i S-togets planlagte rolle i realiseringen af Køge Bugt-planen fra begyndelsen af 1960'erne. Udviklingen af den kollektive transport i Storkøbenhavn og ikke mindst den skinnearbejdernes transport skriver sig ind i en kompleks europæisk urbaniseringshistorie, hvor dansk inspiration over tid er hentet fra mange sider. Tidlig tysk indflydelse blev afløst af britisk og senere – efter 1945 – også amerikansk. Men det er en helt anden historie.

Litteratur

- Bidstrup, Knud, *Ebenezers disciple – fra dansk byplanlægnings pionertid*, Dansk Byplanlaboratorium, 1971.
- Boldsen, F. C., *Haveboliger i Danmark for de mindre bemidlede Samfunds-klasser*, 1912.
- Bro, Henning, Frederiksberg i S-banens hovedstadsmetropol, *Frederiksberg gennem Tiderne*, bd. 44, 2021, s. 149-202.
- Bro, Henning, *Hovedstadsmetropolen – den danske byregion*, bind 1-3, Frydenlund Academic, 2023.
- Carlsen, C.J.: *Banegaardsanlægene i Kjøbenhavn*, København: Axel E. Aamodt, 1911.
- Dragsbo, P. *Hvem opfandt parcelhuskvarteret*, Syddansk Universitetsforlag, 2008.
- Erslev, R., Trafiklinier i Stor-København, *Ingeniøren*, nr. 12, 1909, s. 80.
- Forchhammer, Olaf, *Københavnsegnens Grønne Omraader. Forslag til et System af Omraader for Friluftsliv*, Dansk Byplanlaboratorium, Nyt Nordisk Forlag, 1936.
- Hornemann, E., En Hygieinisk Bemærkning i anledningen af Udkast til Loven angaaende Kjøbenhavns nye Vandværker, i: *Hygieiniske Meddelelser og Betragtninger*, 1. bind, København 1857.
- Howard, Ebenezer, *To-Morrow: A Peacefull path to real reform*, London 1898, (2. Ed: *Garden Cities of To-morrow*, London 1902).
- <https://forstadmuseet.dk/historien-om/hvidovre-station-fra-trinbraet-til-trafikalt-knudepunkt/>
- Jensen, Sven Allan, *Fingerplanen – tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50*, Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistoriske Noter, 21, 1990.
- Knudsen, Tim, *Storbyen støbes. København mellem kaos og byplan 1840-1917*, Akademisk Forlag, 1988.

- Madsen, Hans Helge, *Skævt og national – dansk byplanlægning 1830-1938*, København: Bogværket, 2009.
- Nielsen, Tom, "Byen som begreb – er opfattelsen af byen under forvandling?", *Menneske og by – ideologi og planlægning*, Byplanhistoriske Noter, 72, 2013, s. 14-23.
- Petersen, J.A., *Vesterled, 1920-1970*, kulturhistorisk skildring omkring en haveby, Grundejerforeningen Vesterled, 1970.
- Poulsen, John & Morten Flindt Larsen, *S-banen 1934-2009*, bane bøger, 2009.
- Poulsen, John, *Byens Baner. Jernbanen i København i 150 år*, bane bøger, 1997.
- Poulsen, John, *Nordbanen. København-Hillerød-Helsingør*, bane bøger, 2020.
- Rørbech, Jens, "Bytrafik på dansk – fra Buchanan-rapporten til levedygtige trafikløsninger", *Bilen og byen*, Byplanhistoriske Noter, 63, 2009, s. 29-40.
- Schepers, I. *Mobilising labour : a spatial analysis of railway infrastructure, commuting flows and rural-urban relations in Belgium, 1846-1961*, Antwerp, University of Antwerp, Faculty of Arts, 2024.
- Stilling, N. P., *De nye Byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*, Selskabet for stationsbyforskning, 1987.
- Sverrild, P. *Lysthusbeboerne*, Hvidovre, 1988.
- Sverrild, P. *Periurban Phase and Sphere*, p.hd.-afhandling, Aalborg Universitet, 2016.
- Suadacani, Henrik, *Dansk kystzone – landskab og forvaltning*, ph.d.-afhandling, RUC, 2002.
- Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmarks sammen, På sporet 1847-1997*, bd. 1, Danmarks Jernbanemuseum, 1997.
- Thøgersen, Mette Ladegaard, "Stationstiden" – og da byerne flyttede på landet, *Jernbanehistorie*, 2013, s. 30-51.
- Voets, Joris & Filip De Rynck, Contextualising City-regional Issues, Strategies and their Use: the Flemish Story, *Local Government Studies*, 34:4, 2008, s. 453-470.
- Voss, Charlotte & Eva Molin, *Voksnes vilkår fra ca. 1800 til 1950*, Gladsaxe Kommune, 2004.
- Weber, Donald, *Birth of a commuter society: Workmen's trains in Belgium, 1870 – 1914*, Routledge 2022 (Abstract: biblio.ugent.be)
- Wohl, Antony S., *The Eternal Slum, Housing and Social Policy in Victorian London*, Routledge, 1977.

Noter

1. S-banens historie er velbeskrevet i en række monografier af John Poulsen eller med John Poulsen som forfatter. Hovedværket er vel Poulsens velkomponerede *Byens Baner Jernbanen i København i 150 år* fra 1997. Den kan sammenholdes med det værk, han sammen med Morten Flindt Larsen udsendte i anledning af 75-års jubilæet i 2009, *S-banen 1934-2009* og monografien om *Nordbanen København-Hillerød-Helsingør* fra 2020, også af John Poulsen, i virkeligheden en stærkt udvidet 2. udgave

- af den første fra 1991. Hvor synsvinklen her er jernbanen og dens drift, er det Frederiksberg, der ikke overraskende er i centrum i tidl. stadsarkivar Henning Bros artikel om Frederiksberg i S-banens hovedstads-metropol i tidsskriftet: *Frederiksberg gennem Tiderne*, bd. 44, 2021, s. 149-202. Heri fokuserer han med et godt blik ud til den mere politiske og demografiske proces på befolkningsudvikling og planlægningsrammer op til etableringen af det tværgående Hovedstadens Trafikelskab, HT.
2. Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen j.nr. 1904/836, 1919/590, 1926/618, jf. Rigsarkivet, DSB Generaldirektøren, *Mødeprotokol*, 1886-1932, pk.nr. 9, 1924-1928, 1928-1931.
 3. Rigsarkivet, DSB Generaldirektøren, *Protokol Ministermøder*, 1918-1927, nr. 1, 1915-1925 (pakkens yderår er angivet forkert i DAISY), Møde 8/1 1926, nr. 30, jf. DSB, DSB Bane 1893-1946, *Journalsager*, N 3 I-CVII/618 (1926/618), pk. nr. 3997-4193.
 4. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1929-1930, sp. 863, 1621.
 5. *Politiken* 4/4 1934, s. 6.
 6. Stationsbyen har været genstand for en større forskningsmæssig indsats og et helt særligt projekt: Stationsbyprojektet, der resulterede i en række udgivelser og artikler, i tidsskriftet *Nyt fra stationsbyen*, nr. 1-14, 1982-1988 redigeret af Chr. Jansen. Selskabet udsendte bl.a. Stilling 1987. I 2013 publicerede Mette Ladegaard Thøgersen i *Jernbanehistorie* 2013, s. 30-51, artiklen "Stationstiden" – og da byerne flyttede på landet, hvor hun gjorde op med stationsbybegrebet som hidtil anvendt og med større vægt på overordnede strukturer med inspiration fra den bebyggelsehistoriske disciplin.
 7. Udviklingshistorien bag de københavnske forstæder er behandlet af Poul Sverrild, som bl.a. peger på cykelteknologien som en overset faktor i spatieringen af forstæderne. Sverrild, 2016, s. 69-111. Forstadsbebyggelserne er desuden indgående behandlet i Dragsbo 2008.
 8. Kommunesocialismen blev formuleret af "Den anden Internationale" i 1901. Socialdemokratiet skulle herefter benytte en nyvunden kommunalpolitisk magt til at styrke kommunernes rolle i de dele af samfundslivet, hvor der var mulighed for det, for eksempel boligpolitik, samfærdsel, skole og hygiejne.
 9. Bro 2023, bd I, s. 193.
 10. Betegnelsen 'nærbane' anvendes i denne tekst for de lokalbaner, der primært betjente det storkøbenhavnske bylandskab – idet 'lokalbane' anvendes for øvrige banestrækninger udenfor det nationale banenet.
 11. Den første danske naturfredningslovgivning blev vedtaget i 1915 på baggrund af pres fra foreningslivet.
 12. Som note 9.
 13. Voss & Molin 2004, s. 23.
 14. Forstæder forstås her som de forstadstypologier, der opstod i kølvandet på industrialiseringen og ikke de forstadstyper, byer havde haft siden de tidligste bytyper, der ofte havde let opførte, eventuelt midlertidige, bebyggelser uden for bymurene. De kunne have karakter af landstedskultur eller rumme funktioner udført af socialt udstødte.
 15. Wohl 1977, s. 287-88.
 16. Weber, 2022. Den særlige belgiske model for infrastruktur- og kulturpolitik er analyseret i Schepers, 2024.
 17. I 1847, hvor den første jernbanestrækning åbnede i Kongeriget, havde København over 126.000 indbyggere, medens Odense var den eneste danske købstad med flere end 10.000 indbyggere, dst.dk. I London ankom jernbanen i 1836 til en by, der i 1831 allerede havde næsten 1,5 mio. indbyggere.
 18. Hornemann 1857.
 19. Knudsen 1988. Tim Knudsen placerede her ansvaret for tidens fysiske planlægning hos ingeniørerne og gjorde op med forestillingerne om ikke mindst lægernes store indflydelse.
 20. København. De indlemmede Distrikter. Byplanmæssig Udvikling 1901-1941. Stadsingeniørens Direktorat 1942, s. 161.
 21. Forstadmuseet, udstykningskort vedr. Mat 14, Risbjerggård (illustration).
 22. Sverrild 1988, s. 29-30. En pris på 5 øre per kvadratalen var indlysende uacceptabel i en kommune, hvor mindre end halvdelen af arealet var urbaniseret.
 23. Det følgende bygger primært på den litteratur, der er nævnt i note 1, hvor ikke andet er anført.
 24. Her citeret efter Poulsen 1997, s. 61.
 25. Danmarks Jernbanemuseum, *Oversigt over Konkurrence-forslagene til Københavns Personbanegaard*, 1899; *Rigsdagstidende* 1902-1903, 1. Samling, Tillæg A, sp. 3625ff, se især sp. 3231-3250.
 26. Carlsen 1911, jf. *Rigsdagstidende*, 1903-1904, Tillæg B, sp. 998 ff.
 27. *Rigsdagstidende*, 1902-1903, Tillæg A, sp. 3225 ff.
 28. *Rigsdagstidende*, 1902-1903, Tillæg A, sp. 3231.
 29. *Betænkning angaaende Ordningen af Jernbaneforholdene i og ved København*. Afgiven af den af Indenrigsministeriet under 8. Marts 1886 nedsatte Kommission, 1888.
 30. *Rigsdagstidende*, 1902-1903, Tillæg A, kortbilag til sp. 3252.
 31. *Betænkning afgivet af det af Ministeren for Offentlige Arbejder under 21. April 1926 nedsatte Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Foretagelse af hel eller delvis Elektrificering af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik*, 1928, s. 7.
 32. *Rigsdagsaarbog*, 1903-1904, s. 146; lov af 15. maj 1903: *Rigsdagstidende*, 1902-1903, 1. Samling, Tillæg A., sp. 1266, 1481, jf. *Rigsdagsaarbog*, 1902-1903, s. 156 ff.
 33. 13/11 1903: *Rigsdagstidende*, 1903-1904, Tillæg A, s. 2681-82, 2686.
 34. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1903-1904, sp. 3963 ff.
 35. *Rigsdagstidende*, 1903-1904, Tillæg A, s. 2681-82, 2686.
 36. Sst.

37. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget), 1903-1904, sp. 4127.
38. Københavns Stadsarkiv, Københavns Borgerrepræsentations Forhandlinger 1903-1904, s. 2034, 2057 ff.
39. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget), 1903-1904, sp. 4129-30.
40. Sst., sp. 4132.
41. Thestrup 1997, s. 423.
42. *Betænkning angaaende Undersøgelse af Spørgsmaalet om elektrisk Drift af Kjøbenhavns Boulevardbaner og af de Banelinier, der besørger den kjøbenhavnske Nærtrafik*, afgivet af den af Ministeren for Offentlige Arbejder under 15. Februar 1911 nedsatte Kommission, 1915, s. 5 og 4 ff.
43. Sst. s. 7.
44. *Betænkning afgivet af det af Ministeren for Offentlige Arbejder under 21. April 1926 nedsatte Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Foretagelse af hel eller delvis Elektrificering af de Banelinier, der besørger den kjøbenhavnske Nærtrafik*, 1928, s. 6.
45. Poulsen 1997, s. 158.
46. *Betænkning*, 1915, s. 48.
47. Sst.
48. *Rigsdagstidende*, 1915-1916, Tillæg C, sp. 209, 229; *Rigsdagstidende*, 1914-15, Tillæg A, sp. 3550 f.
49. *Rigsdagstidende*, 1903-1904, Tillæg B, sp. 1002, 2063 ff.
50. *Rigsdagstidende*, 1918-1919, Tillæg B, sp. 293-94, Skrivelse fra Vigerslev Grundejerforening.
51. Bro 2021, s. 150 ff.
52. Refereret fra *Rigsdagstidende*, 1917-1918, Tillæg A., sp. 3889.
53. Sst.. Skrv. er aftrykt i bilag til udvalgsbetænkning: *Rigsdagstidende*, 1918-19, Tillæg B, sp. 257 ff., jf. *Betænkning*, 1929, s. 7.
54. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1929-1930, sp. 5146 ff.
55. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1917-1918, sp. 259, 3519
56. Forslaget og ministeriets reaktion er aftrykt som Bilag 2 og 3 til Landstingsudvalgets Betænkning over Forslag til Lov om Anlæg af en dobbeltsporet Godsbane I *Rigsdagstidende*, 1918-1919, Tillæg B, sp. 257 ff.
57. Sst., s. 2940, jf. 1919-1920, bd. 3, s. 113, 761.
58. Københavns Stadsarkiv, Københavns Borgerrepræsentations Forhandlinger, 1919-1920, s. 469 ff, især, s. 472 f.
59. Sst. 1918-1919, s. 1558.
60. Sst. 1923-1924, s. 2158-2206, 2404; Tillæg, sp. 1010 ff. Forslag m.m. i: Københavns Stadsarkiv: Københavns Sporveje, Journalsager A 1911-1974, 07.0, I.
61. Københavns Stadsarkiv, Københavns Borgerrepræsentations Forhandlinger 1923-1924, s. 2178.
62. Madsen 2009, s. 158.
63. Erslev 1909, s. 80.
64. Med Ebenezer Howards *Garden Cities of Tomorrow* fra 1898 sattes en international byplanlægningsbølge i gang. Efter at flere havde været på studierejser til England, blev idekomplekset introduceret på dansk af F.C. Boldsen i 1912 med udgivelsen af *Haveboliger i Danmark for de mindre bemidlede Samfundsklasser*.
65. Petersen 1970, s. 11.
66. <https://forstadmuseet.dk/historien-om/hvidovre-station-fra-trinbraet-til-trafikalt-knudepunkt/>
67. *Betænkning fra det af dansk Ingeniørforening nedsatte Udvalg angaaende fremtidige Hovedtrafiklinier mellem København og Nabokommunerne*, april 1926, s. 5 f.
68. Bidstrup 1971.
69. Ingeniørforeningens nedsatte 'Udvalg om fremtidige Hoved-trafiklinier fra København' afgav i 1926, den såkaldte 'Trafikliniebetynkning'.
70. Madsen 2009, s. 228.
71. Forhandlinger om finanslov, *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1926-1927, sp. 1255 ff.
72. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1926/27, sp. 869.
73. Poulsen 2020, s. 306 f.
74. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1915-1926, sp. 1046.
75. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1925-1926, sp. 1147-1155.
76. *Betænkning*, 1929, s. 10.
77. *Betænkning*, 1929, Bilag A, s. 1-4.
78. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1927-1928/28 sp. 1147.
79. *Betænkning*, 1929, s. 18.
80. Sst., s. 46.
81. Citeret fra Rigsdagsaarbog, 1929-1930, s. 151.
82. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1929-1930, sp. 2502 jf. Drachmanns privatarkiv.
83. Suadicani 2002, s 43-45.
84. *Rigsdagstidende*, 1929-1939, Tillæg A, sp. 2687F
85. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1929-1930, sp. 1615.
86. *Rigsdagstidende*, 1929-1930, Tillæg B, sp. 1897.
87. *Rigsdagstidende*, Forhandlingerne (Folketinget) 1929-1930, sp. 1618.
88. Københavns Stadsarkiv. Københavns Sporveje, Journalsager A 1911-1974, 07.0, I, 4/1 1939.
89. Forchhammer 1936.
90. Jensen 1990, s. 5-6.
91. Rørbech 2009, s. 35.
92. For detaljerede analyser af rammerne for planlægning af Storkøbenhavns udvikling se Bro 2023.

Summary

In 1934, the first sections of the Copenhagen S-train network were opened, marking the beginning of a core piece of rail infrastructure in the Copenhagen area. However, the lead-up to this development was lengthy and tied closely to discussions about the organisation of both local and suburban transit in and around the city, with debates going back to the 1880s. This article argues that the S-train network emerged as part of this broader historical context.

The article examines the sequence of events leading to Denmark's first electric commuter rail system in May 1934. Key questions are raised: What was the primary rationale for expanding the suburban transit network in Copenhagen? Was this the start of a brand-new era, or simply a gradual development? How did this fit within the broader context of urban growth, stakeholder interests, and developmental constraints? And what underlying ideology influenced this evolution?

The article analyses the technological and legislative framework within an urban planning perspective, considering both local and international backgrounds. It shows that decisions were primarily driven by transportation and operational concerns, coupled with a strict focus on economic viability to benefit the primary operator, Danish State Railways (DSB). The S-train system was not a revolutionary innovation but rather an adaptation of an existing infrastructure established in the 1860s.

The article further describes the unprecedented urbanisation that took place in Greater Copenhagen after 1870, which neither the understanding nor the administrative tools were yet equipped to handle. The realisation that coordinated planning across political and administrative levels was necessary grew slowly within a sluggish system.

Initially, the division of transportation responsibilities was clear: railways were a state-run affair supported by private capital and municipal contributions, while trams and buses were operated by private companies with increasing municipal involvement. This division worked as long as cities remained within known boundaries. However, as cities expanded into former outlying areas already served by rail, the railway began taking on a suburban transit role, particularly in Copenhagen and, to a lesser extent, Aarhus.

All of this occurred within a transformative environment. New individual transportation options such as bicycles and, later, cars supplemented collective rail-based transportation, leading to changing residential patterns and lifestyles with increasing mobility needs. The complex interplay of urban expansion, new cultural trends, and transport technology laid the foundation for the unusually strong state involvement in Copenhagen's suburban transit system, represented by the S-train.

Up until the S-train's opening in 1934-1936, operational and economic considerations were the guiding principles in a process marked by a lack of cross-sectoral collaboration. Furthermore, decisions regarding the electrification of historically high-traffic railway sections, particularly those serving popular recreational areas north of the city, were often inconsistent.

In relation to overall societal development, Danish public transportation evolved from simply responding to an existing market to, after World War II, becoming an active tool for planned societal development. This transformation became particularly evident in the 1960s with the planned role of the S-train in realizing the Køge Bay Plan.