

5. Selve Personbanegaarden er nu som før stadig belemret af henstaaende Togstammer.

Forinden man flyttede Godsbanegaarden, forudsatte man, at den største Del af Togstammerne kunde faa Plads paa Godspladsen, hvor Rengøring, Forvarming, Ladning af Akkumulatorbatterier m. m. samt Ind- og Udrangering af Vogne skulde finde Sted. Denne Forudsætning har imidlertid ikke holdt Stik, idet den Sporplads, man kunde raade over, har vist sig at være aldeles utilstrækkelig, hvilket er begrundet i at 2 Spor ere afgivne til Maskinafdelingen, at man har maattet tage samtlige 4 Pakhuse i Brug til Ilgodsekspeditionen i Stedet for som paatænkt 2, hvilket medfører, at Adgangssporene til disse 4 Pakhuse stadig maa holdes disponible, samt at Spor-Anlægget ved Gl. Kongevej er nedlagt.

6. Rangeringen paa Rangersporet er, som allerede tidligere bemærket, indskrænket en Del, men den er alligevel, særlig paa Gsund af de idelige Rangeringer af Ilgodsvognene til og fra Pakhusene, saa omfattende, at den til Tider maa forceres meget stærkt, og at den gamle Gene, at samtlige Togmaskiner skære Rangersporet paa Vejen til og fra Remisen, føles omtrent i lige saa høj Grad nu som tidligere.

Jeg skal her bemærke, at tidligere, hvor Ilgodset blev ind- og udlæst ved Ankomstperronen, forbleve Togenes E-Vogne altid ved Togstammerne. Nu maa de derimod bringes til Pakhus, hvilket selvfølgelig forøger Rangerarbejdet en Del.

7. Selve Ilgodsekspeditionen arbejder nu under langt bedre Forhold end tidligere, men Pakhusene egne sig dog ikke rigtig til Ilgodstrafikken, idet de ikke tillade en saa forceret Læsning som den, der er nødvendig her i Aftentimerne, ligesom de ej heller egne sig til den transiterende Trafik, idet de ikke tillade en Omlæsning fra ankomne Vogne til afgaaende Vogne, uden at Godset skal transporteres fra det ene Pakhus til det andet.

Disse Mangler have haft til Følge, at man i Stedet for at tage 1 har maattet tage 2 Pakhuse i Brug for det afgaaende Ilgods, og at man maa transportere det transiterende Ilgods paa Færdselsvogn fra Pakhus til Pakhus, hvilket ikke vilde være nødvendigt, hvis der disponeredes over et Pakhus, hvor der var taget særligt Hensyn til Ilgodstrafikken og den dermed forbundne Transittrafik.

Delingen af Forretningen paa 3 à 4 adskilte Pakhuse kræver naturligvis ogsaa et større Personale, end hvis hele Forretningen kunde besørges paa et.

Ordningen af Ilgodsforretningen maa derfor anses for utilfredsstillende og midlertidig.

8. Som bemærket er Hovedbanegaarden bleven lettet for Ind- og Udkørselen af de rene Godstog, hvilket naturligvis er en Lettelse; men da de rene Godstog allerede tidligere vare fjernede paa de Tider af Formiddagen og Aftenen, hvor Persontrafikken er stærkest, er Forholdet paa disse Tider fremdeles uforandret.

9. Den Mangel, at der kun haves een Perron til Ekspedition af samtlige Klampenborgtog, er selvfølgelig lige saa følelig nu som før.

10. Endelig skal jeg endnu gøre opmærksom paa den saa ofte fremhævede uheldige og ikke ufarlige Passage mellem de forskellige Stationer for de gennemgaaende rejsende.

11. Niveau-Overkørslerne ved Vodroffvej og andre Steder er der formentlig ingen Anledning til at komme ind paa her.

Sluttelig henvises til de vedlagte Oversigter over forskellige Grene af Trafikken paa Københavns Hovedstation.

1ste Trafiksektion, 22. September 1902.

Skovsted.