

ningen at føje flere til, saa at Statsbanenettet i Fremtiden kan faa indtil 10 Berøringspunkter mellem Hellerup og Vigerslev. Ærede Medlemmer ville af Plancerne se, at Driften vil kunne gennemføres saaledes, at et Banetog f. Eks. fra Klampenborg over Hellerup kan føres ind forbi Østbanegaarden og Centralstationen og derfra gaa videre til Valby og ad Forstadslinien tilbage over Hellerup til Klampenborg, og omvendt ville Togene kunne føres ind ad Forstadslinien og ud ad Linien gennem den gamle By. Man vil med en saadan Drift til enhver Tid i det Maal, som der er Brug for, kunne skaffe denne Nærtrafik en jævn og hurtig Forbindelse med de 10 passeligt fordelte Punkter her i Kjøbenhavn. I hvad Maal man vil gaa dertil, vil selvfølgelig afhænge af Bebyggelsesforholdene. Jeg nævnte før, at der i Øjeblikket kun er Tale om at bygge en ny Station ved Ladegaardsaaen. Denne Station vil komme til at betjene en Befolkning paa 80,000 Mennesker, og der er derfor al Anledning til at bygge den. Den Station, der er projekteret ved Enghavevej, vil maaske i Tiden kunne komme til at betjene en lige saa stor Befolkning. Imidlertid er det ikke blot denne Nærtrafik, det først og fremmest gælder om at kunne gennemføre. Nej, den Nærtrafik, som først og fremmest maa kunne tilfredsstillende gennemføres, er den, som ender ved Hovedstationen, og naar jeg skal angive, hvorfor de Krav, den stiller, ogsaa tilfredsstillende løses her, kommer jeg ind paa et andet Punkt i Forslaget. Ærede Medlemmer ville have bemærket, at man har forlangt Hovedstationen bygget som en ren Gennemgangsstation; derom vare i den til Bedømmelse af de indkomne Projekter nedsatte Kommission alle enige paa et Medlem nær, og Betydningen deraf er jo ogsaa ret klar. Ved en Endestation som den, vi nu have paa vor Banegaard, komme Togene ind og afsætte deres Passagerer, naar de saa derefter skulle bort, maa de gaa tilbage *imod* den Retning, i hvilken de ere komne ind. Selv om man nu vil indrømme, at der kan ændres og rettes paa vor Banegaard ved, at man skaffer et passende Antal Perronsider, vil det dog blive saaledes, at der vil blive ikke mindre end 6—7 forskellige Banelinier, som maa føres ind her til Kjøbenhavn. Et Tog, som er kommet ind til Perronen, vil da, naar det har afsat sine Passagerer, være nødt til at gaa ud igen enten for at komme ind paa Rangesporene eller for at komme til en anden

Perron, og under denne dets Vej vil Toget blokere Trafikken ikke blot paa selve den Linie, det er kommet ind ad, men ogsaa paa de andre Linier. De Ulemper og Farer, som ere forbundne dermed, ere i Virkeligheden fuldstændig hævdede ved en Gennemgangsstation. Naar et Tog er kommet ind til Perronen og, hvis det er et gennemgaaende Tog, har afsat sine Passagerer og indtaget ny, eller det blot har afsat sine Passagerer, hvis det er et Tog, som ender ved Stationen, kan det straks løbe videre i den modsatte Retning af den, hvorfra det er kommet ind. Det vil altsaa sige, at naar et Tog kommer f. Eks. Nord fra ind til Perronen, vil det straks, naar det har sat sine Passagerer af, kunne fortsætte sin Fart mod Syd, enten for at gaa videre eller for at gaa over i Rangesporene, hvor det da kan blive omordnet frit og uhindret. For et Klampenborgtog vil Omdannelsen i Reglen kun bestaa i, at Lokomotivet flyttes hen i den anden Ende af Toget, og naar denne lille Proces er gennemgaaet, kan Toget atter køre frem til en Perron, klart til Afgang mod Nord. Da vi nu kunne gaa ud fra, at der endda meget højt regnet kun medgaar gennemsnitlig 6 Minutter til Fyldning, respektive Tømming af et Tog, og da der jo bliver 12 Perroner — 6 for Ankomst og 6 for Afgang — ville ærede Medlemmer se, at det med denne Station vil være muligt i hvert Minut saa vel at modtage som at afsende et Tog. Stationen tillader altsaa at lade 60 Tog komme og 60 Tog afgaa i Timen. Ærede Medlemmer ville saaledes se, at vi ganske sikkert staa over for at tilvejeskaffe en definitiv Løsning af Trafikeringspørgsmaalet. Ved Siden heraf har Forslaget imødekommet en Fordring, som efter alle driftskyndiges Mening bringer betydelige Fordele, nemlig den, at Driften samles paa en enkelt Station. Alt Materiel, Lokomotiver og Vogne, vil dermed til enhver Tid være til Disposition paa den Linie og til den Trafik, hvor der er mest Brug for det. Jeg kan derfor heller ikke tænke mig, at der med Hensyn til Driften kan vokse ny Krav op, som ikke kunne fyldestgøres. Ogsaa over for Publikum synes alle Krav at kunne blive opfyldte. Man faar ikke blot en rummelig Hovedstation, men ogsaa passende fordelte Bistationer, som paa et simpelt og naturligt Driftsgrundlag kunne komme i Forbindelse med hele Banenettet. Dette er selvfølgelig ogsaa af Betydning for Banerne, thi den Klarhed og Lethed, hvormed Driften kan foregaa, har ogsaa