



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

BETÆNKNING  
ANGAAENDE  
ORDNINGEN  
AF  
JERNBANEFORHOLDENE  
I OG VED  
KJØBENHAVN.

---

# BETÆNKNING

ANGAAENDE

## ORDNINGEN AF JERNBANEFORHOLDENE

I OG VED

KJØBENHAVN.

(Afgiven af den af Indenrigsministeriet under 8. Marts 1886  
nedsatte Kommission).

---

Kjøbenhavn.

Trykt hos J. D. Qvist & Komp. (V. F. Levison).

1888.

# Indhold.

---

	Side
I. Kommissoriet . . . . .	1.
II. Foreløbige Foranstaltninger . . . . .	2.
III. Sagens tidligere Behandling . . . . .	3.
IV. Trafikforholdenes Udvikling . . . . .	8.
V. Sjællandske Jernbanedirektions Forslag . . . . .	10.
VI. Indvendinger mod Jernbanedirektionens Forslag . . . . .	14.
VII. Forskjellige andre Projekter . . . . .	21.
VIII. Ingeniør Hammerichs Projekt . . . . .	23.
IX. Kommissionens Flertals Projekt . . . . .	27.
X. Sammenligning imellem Direktionens og Kommissionens Flertals Projekt . . . . .	50.
XI. Mindretallets Udtalelse . . . . .	55.
XII. Bemærkninger til Mindretallets Udtalelse . . . . .	71.

---

## Trykte Bilag.

Nr. 1. Skrivelse af 8. Marts 1886 fra Indenrigsministeriet til Generaldirektøren for Statsbanedriften . . . . .	90.
Nr. 2. Statistiske Oplysninger (meddelte af Statsbanernes statistiske Kontor) . . . . .	91.
Nr. 3. Statistiske Oplysninger angaaende Trafikken paa Kjøbenhavn Station i Aarene 1880—86 (meddelte af Trafikinspektør Schoug) . . . . .	106.
Nr. 4. Om at føre den indre Forbindelseslinie gennem Parkanlægene (ved Ingeniør H. Hammerich) . . . . .	110.
Nr. 5. Meddelelse af Stadsingeniør Amt . . . . .	113.
Nr. 6. Skrivelse af 21. Marts 1887 fra Oberst Hedemann til Kommissionens Formand . . . . .	115.
Nr. 7. Skrivelse af 17. April 1887 fra Oberst Hedemann til Kommissionens Formand . . . . .	122.

	Side
Nr. 8. Skrivelse af 4. Maj 1887 fra Oberst Koefoed til Kommissionens Formand . . . . .	126.
Nr. 9. Beregning af Anlægsomkostningerne ved Gennemførelsen af Flertallets Projekt til Banegaardsforholdenes Omordning ved Kjøbenhavn . . . . .	130.
Nr. 10. Beregning af Erstatningen for Arealer m. m., som skulle være at erhverve til Gennemførelsen af Flertallets Banegaardsprojekt . . . . .	136.
Nr. 11. Skrivelse af 30. Januar 1888 fra Stationsforstander Skovsted paa Kjøbenhavn Station til Generaldirektøren for Statsbanedriften (med 5 Underbilag). . . . .	141.

---

### Planer m. m.

1. Plan over samtlige Anlæg mellem Hellerup og Vigerslev.
2. Længdeprofiler.
3. Plan i større Maalestok af Stationerne ved Kallebostrand og Østerbro med dertil sig sluttende Baneforbindelser.

I.  
**Kommissoriet.**



Efterat den under 11te November 1878 nedsatte Kommission til Behandling af Spørgsmaalet om Kjøbenhavn Stations Udvidelse den 22de Marts 1881 havde afgivet sin Betænkning, har Regeringen, som bekjendt, paa Grundlag af det af Kommissionens Flertal stillede og af Direktionen for de sjællandske Statsbaner tiltraadte Forslag flere Gange for Rigsdagen fremsat Forslag til Forbedring af Banegaardsforholdene i Kjøbenhavn. — Intet af disse Forslag har imidlertid vundet Rigsdagens Tilslutning, og dels paa Grund heraf, dels paa Grund af den indtraadte Forandring i de sjællandske Statsbaners Bestyrelse blev der under Forhandlingen i Landstinget angaaende en paa Finantslovforslaget for 18<sup>86</sup>/<sub>87</sub> optagen Bevilling til Kjøbenhavn Stations Udvidelse udtalt Ønsket om en ny, grundig Overvejelse af Planerne til Ordningen af dette Forhold. — Til dette Ønske sluttede Hs. Exc. Indenrigsministeren sig ved at give Tilsagn om at nedsætte en Kommission af Sagkyndige til nærmere Undersøgelse af denne Sag. Ved Skrivelse af 8de Marts 1886 (se Bilag Nr. 1) anmodede Indenrigsministeriet derefter undertegnede:

Oberst *E. C. L. Koefoed,*  
Oberst *J. C. G. Hedemann,*  
Overingeniør *J. V. Tegner,*  
Havnekaptain *F. V. W. Lüders,*  
Borgmester *L. C. Borup* og  
Borgmester *C. K. Øllgaard*

om at sammentræde i en Kommission for under Forsæde af undertegnede Generaldirektør *N. H. Holst* at tage Spørgsmaalet om Kjøbenhavn Stations Udvidelse under Overvejelse.

I Henhold hertil konstituerede Kommissionen sig den 30te Marts 1886.

Ifølge Forslag fra Kommissionen har Indenrigsministeriet ved Skrivelse af 2den April 1886 endvidere anmodet undertegnede Afdelingschef *C. G. Bayer* om at tiltræde Kommissionen.

Som Kommissionens Sekretær har Fuldmægtig ved Statsbanerne, cand. polyt. *F. E. H. Stockfleth* fungeret.

## II.

### Foreløbige Foranstaltninger.

Allerede ved de første Forhandlinger i Kommissionen blev det fra alle Sider erkjendt, at Forholdene paa Kjøbenhavn Station paa Grund af den indskrænkede Plads vare særdeles uheldige og yderligere vilde forværres, naar den nye Kjøreplan den 1ste Juni 1886 traadte i Kraft, og dermed Antallet af ankomende og afgaaende Tog paa Stationen blev forøget. Da det imidlertid var givet, at Gjennemførelsen af de nødvendige Foranstaltninger, hvilket Resultat Kommissionen end maatte komme til i Henseende til Ordningen af Banegaardsforholdene, vilde udkræve et længere Tidsrum, ansaa man det for nødvendigt, at der strax blev truffet midlertidige Foranstaltninger, hvorved de i Øjeblikket mest følelige Ulemper ved den nuværende Station for den nærmeste Fremtid kunde formindskes noget.

Paa Forslag af Generaldirektør *Holst* enedes man derfor om at indstille til Indenrigsministeriet: at det Statsbanerne tilhørende Areal mellem Nørre- og

Vester-Farimagsgade samt Gyldenløvesgade i For-  
ening med den mellem dette Areal og Stationens  
Terræn beliggende Del af Vester-Farimagsgade ind-  
droges under Stationen og benyttedes til Anlæg af  
en ny Station for Klampenborgtogene,

- at den tidligere Station for Klampenborgtogene om-  
dannedes og udvidedes til en Station for Nord-  
banens Tog,
- at Stationens Hovedbygning erholdt forskellige mindre  
Udvidelser og derefter udelukkende benyttedes for  
de over Frederiksberg udgaaende Baner, og
- at samtlige foreslaaede Bygningsarbejder gaves en mid-  
lertidig Karakter ved Anvendelse af Bindingsværk  
og Trækonstruktioner.

Dette Forslag er, efter at være bleven approberet  
af Indenrigsministeriet, gennemført ved Statsbanedriftens  
Foranstaltning.

### III.

#### **Sagens tidligere Behandling.**

Den ovenfor omhandlede, af Indenrigsministeriet i  
November 1878 nedsatte Kommission erkjendte Nød-  
vendigheden af at foretage en betydelig Udvidelse af  
Jernbaneanlægene i og ved Kjøbenhavn, men forøvrigt  
opnaaedes der ikke Enighed i Kommissionen om, hvor-  
ledes denne Udvidelse burde finde Sted. Et over-  
vejende Flertal af Kommissionen ansaa det for rettest,  
i alt Fald indtil videre, at bevare den nuværende Station  
som Centralstation baade for Person- og Godstrafiken  
samt at foretage eller sikre saadanne Udvidelser, som  
efter de lokale Forhold uden uforholdsmæssige Udgifter  
antoges at kunne gennemføres, dels direkte Udvidelser  
ved Inddragning af tilgrænsende Arealer og dels indirekte



Udvidelser ved Anlæg paa andre Punkter af Byen.  
Flertallets Forslag gik ud paa:

- 1) at sikre en direkt Udvidelse af Lokaliteterne for Godstrafiken ved at søge Overenskomst med Københavns Kommune angaaende Afstaaelse dels af det ca.  $4\frac{1}{2}$  Td. Land store Filterareal, som ligger tæt op til Stationen, dels af den ca. 13 Tdr. Land store Ladegaardsmark, som skulde anvendes enten til Godstrafik eller til Maskinværksteder og Remiser, saaledes at i sidste Tilfælde det Areal, som nu indtages af Værksteder og Remiser, vilde være at overlade til Godstrafiken;
- 2) at sikre en direkt Udvidelse af Lokaliteterne for Persontrafiken ved at søge Overenskomst med Københavns Kommune om en Forlæggelse af Vester-Farimagsgade mod Øst, saaledes at denne Gades nye østre Grænse kom til at berøre Vandværkets Kulhus;
- 3) at tilvejebringe en indirekt Udvidelse af Stationen ved Anlæg for Godstrafik langs med Kallebo-kajen eller langs med Bernstorffsgade og ved i den Anledning at søge Overenskomst med Kommunen om til slige Anlæg at reservere en indtil 300 Fod bred Strimmel langs Kallebo Bolværket samt Arealerne imellem Bernstorffsgade og Reventlows-gade, og
- 4) at anlægge en Station ved Østerports Gab paa Citadellets Glacis med Spor til Toldboden og til de dengang paatænkte Havnebassiner samt med 2 Spor til Hellerup og med 1 Spor -- den udvendige Ringbane — til den nuværende Station, paa hvilken Ringbane der efter Haanden kunde anlægges mindre Stationer ved Strandvejen, Lyngby Landevej og Nørrebro. Bemeldte Station tænkt navn-

lig benyttet til Lysttrafik, men skulde ogsaa indrettes paa at betjene en fremtidig større Godstrafik.

Flertallet fandt det ikke hensigtsmæssigt at lade sine Forslag ledsage af udførlige Planer, da Detaillerne i en væsentlig Grad maatte være afhængige af de Krav, som stilledes paa den Tid, da den projekterede Udvidelse blev effektueret.

Dette Forslag tiltraadtes i det væsentlige af Direktionen for de sjællandske Baner, hvorefter der indlededes Forhandlinger med Krigsministeriet om Afstaaelse af Citadellets Grund til Anlæg af den paatænkte østre Station og med Kjøbenhavns Magistrat om Hovedstationens Udvidelse mod Øst.

Forhandlingerne med Krigsministeriet førte ikke til noget Resultat, da dette Ministerium foreløbig ikke kunde gaa ind paa nogen Afstaaelse af Arealer paa Citadellets Grund, hvorfor man bestemte sig for Anlægget af en midlertidig Øststation udenfor dette Terræn. De med Magistraten førte Forhandlinger ledede derimod til Fastsættelse af en Grænselinie for Hovedstationens Udvidelse imod Øst, hvorhos Magistraten ved Magelæg har afstaaet til Jernbanen det ved Gyldenløvesgade beliggende trekantede Grundstykke, der senere er benyttet til den foretagne midlertidige Udvidelse af Stationen, samt nogle mindre Grundstykker Syd for Vesterbrogade.

I Tidsrummet 1882—86 forelagdes derefter Rigsdagen forskellige, tildels paa den ældre Kommissions Flertalsforslag baserede Lovforslag, af hvilke dog intet opnaaede at blive til Lov.

I Rigsdagssamlingen 1882/83 blev der saaledes af Indenrigsministeren for Landstinget fremsat et Lovforslag om forskellige Jernbaneanlæg ved Kjøbenhavn. Dette Forslag gik ud paa Anlægget af en Station paa den østlige Del af Stadens Grund, hvorfra en Jernbane

skulde føres i nordlig Retning med 3 Spor, hvoraf 2 til Hellerup Station, medens det 3die Spor skulde føres i vestlig Retning til et Punkt paa den nuværende Kjøbenhavn—Hellerup Bane, langs hvilken Bane et nyt 3die Spor skulde anlægges. Endvidere foresloges en Udvidelse imod Øst af Kjøbenhavns nuværende Hovedstation, Anlæg af en Station for Person- og Godstrafik ved Nørrebro samt Anlæg af nye Hovedmaskinværksteder ved Frederiksberg Station.

Forslaget blev i Landstinget angrebet fra forskjellige Sider, idet der blev rejst Tvivl, dels om hvorvidt de foreslaede Anlæg vare hensigtsmæssige, og dels om hvorvidt de paa passende Maade kunde sluttes til andre paatænkte Anlæg, saasom Havneanlæg, Befæstningsanlæg m. v. Det blev dog vedtaget af Landstinget, efter at der til det var føjet Anlægget af en Forbindelsesbane fra Nørrebro Station til Frederiksberg Station samt, efter at man for at stille Ministeriet friere med Hensyn til Valg af Værkstedsplads havde udeladt den Bestemmelse i Forslaget, at Værkstederne skulde anlægges ved Frederiksberg Station.

De iøvrigt under Forhandlingen i Thinget fremkomne Forslag om en delvis eller fuldstændig Flytning af Centralstationen til Terrænet Syd for Vesterbrogade, om en indre Forbindelsesbane imellem Hovedstationen og Østerbro Station, om Anlæg af en Station ved Sølvgade m. v. bleve dels forkastede af Thinget dels slet ikke formulerede som Ændringsforslag.

Det saaledes ændrede Forslag overgik derefter til Folkethinget, hvor det henvistes til Finantsudvalget, i hvilket dets Behandling dog ikke tilendebragtes.

I Samlingen 1883/84 blev der for Folkethinget fremsat Forslag til »Lov om Anlæg af nye Hovedmaskinværksteder for de sjællandske Statsbaner ved Frederiksberg Station,« idet det fremhævedes, at dette

Anlæg, der var særlig paatrængende, godt kunde iværksættes uafhængig af Udvidelsen af Kjøbenhavn Station. — Forslaget blev imidlertid, efterat 1ste Behandling var bleven stanset, henvist til Finantsudvalget, der ikke tilendebragte dets Behandling.

I Samlingen 18<sup>84</sup>/<sub>85</sub> blev der for Landstinget fremsat et Lovforslag om Expropriation af forskellige Arealer til Anlæg af en Forbindelsesbane imellem Frederiksberg og Nørrebro Stationer, hvilket Forslag blev vedtaget af Landstinget, men i Folkethinget ved 1ste Behandling henvist til Finantsudvalget, der ikke tilendebragte dets Behandling.

Endvidere blev i denne Samling i Finantslovforslaget optaget en Post angaaende Paabegyndelse af de til Udvidelse af Kjøbenhavn Station projekterede Arbejder, hvorhos der forelagdes Folkethinget forskellige ved Foranstaltning af Direktionen for de sjællandske Statsbaner udarbejdede Planer til Udvidelse og Ombygning af Hovedstationens Lokalteter for Persontrafik m. v.

De af Regeringen fremsatte Forslag blev forkastede ved Finantslovens 3die Behandling i Folkethinget, men atter optagne af Indenrigsministeren ved Finantslovens 2den Behandling i Landstinget, hvilket Thing ikkun tiltraadte Forslagene til Anlægget af en Station ved Nørrebro og af en Forbindelsesbane derfra til Frederiksberg Station, men ikke uden nærmere Undersøgelse vilde gaa ind paa Forslaget til Hovedstationens Udvidelse.

Ved Fællesforhandlingen mellem Thingene fastholdt hvert af disse sit Standpunkt, og Samlingen afbrødes som bekjendt uden Vedtagelse af en ordinær Finantslov.

I Henhold til den derefter udstedte provisoriske Finantslov er der opført en midlertidig Station ved Nørrebro.

Paa Finantslovforslaget for 1886/87 havde Regeringen gjenoptaget den af Landstinget det foregaaende Aar forkastede Post om en Udvidelse af Hovedstationen. Forslaget blev imidlertid nægtet Overgang til 2den Behandling i Folkethinget, og ved den Behandling, som det derefter blev undergivet i Landstinget, udstemtes atter bemeldte Post under Henvisning til den forrige Aar givne Motivering og til, at der i Mellemtiden var indtraadt en Forandring i Statsbanernes Bestyrelse.

#### IV.

#### Trafikforholdenes Udvikling.

Siden den ældre Kommission afsluttede sine Arbejder, ere de Kjøbenhavn vedrørende Trafikforhold undergaaede forskjellige Forandringer. Som de vedføjede statistiske Bilag (Nr. 2 og 3) vise, er Trafiken paa Kjøbenhavn Station siden den Tid voxet betydeligt. Persontrafiken paa Hovedbanerne er stegen fra 1,172,875 Rejsende i 1879 til 1,621,377 Rejsende i 1884—85, hvorefter der imidlertid i det følgende Aar har fundet en om end ikke betydelig Nedgang Sted til 1,613,072 Rejsende. Persontrafiken paa Klampenborgbanen er stegen fra 1,062,341 Rejsende i 1879 til 1,400,806 Rejsende i 1883—84, derefter har der imidlertid — rimeligvis som en Følge af Dampsporvejens Anlæg — fundet en Tilbagegang Sted til 1,179,782 Rejsende i 1885—86. Stykgodstrafiken, der i 1879 omfattede 1,559,450 Ctr., naaede i 1883—84 2,202,593 Ctr., hvilket Standpunkt den omtrent har bevaret til 1885—86. Vognladningstrafiken er fra 4,251,665 Ctr. i 1879 successive stegen til 5,910,615 Ctr. i 1885—86. Endelig er Antallet af Tog fra og til Kjøbenhavn Station steget fra 22,470 i 1879 til

32,875 i 1885—86. Men disse Data tyde tillige paa, at der i de sidste Aar er indtraadt, om end ikke en Tilbagegang, saa dog en Stagnation i Udviklingen. Om denne Stagnation vil holde sig, afhænger nærmest af Befolkningens Tilvæxt, af den almindelige økonomiske Fremgang og af Kommunikationsvæsenets videre Udvikling. De tvende første Faktorer lade sig ikke forud beregne, men hvad den sidste angaar, har Kommissionen forment at burde gaa ud fra, at vort Kommunikationsvæsen fremdeles vil blive forbedret og udviklet. Med Gjedser-Warnemünde Forbindelsen er der allerede aabnet en ny Rute imellem Kjøbenhavn og Udlandet, der efter al Rimelighed efter Haanden vil arbejde sig frem til at blive Hovedruten for Forbindelsen med Kontinentet, ikke alene for Kjøbenhavns, men ogsaa for en stor Del af Sverrig-Norges Vedkommende. Den nye Kystbane imellem Helsingborg og Göteborg maa ogsaa antages at ville forøge saavel Trafiken paa som Transiten over Kjøbenhavn. Som Led, der slutte sig til de anførte Forbindelser, har Kommissionen endvidere havt for Øje en Kystbane mellem Kjøbenhavn og Helsingør ligesom ogsaa Dampfærganlæg imellem Kjøbenhavn og Malmø. Endelig har Kommissionen ment at burde tage Hensyn til de i den senere Tid fremkomne Projekter til Oprettelsen af en Frihavn og af Frilagere ved Kjøbenhavn, ligesom ogsaa til Muligheden af et Jernbaneanlæg paa Amager.

Men hvorledes Forholdene end maatte udvikle sig i Fremtiden, saa er det givet, at Jernbaneanlægene i og ved Kjøbenhavn langt fra ere fyldestgørende selv for de bestaaende Forhold. Den nuværende Station i Kjøbenhavn frembyder uanset den midlertidige Udvidelse, som den har erholdt, for faa Perroner og Spor for Persontrafiken, for faa Læsse- og Depotspor for Godstrafiken og for ringe Plads til Værksteder, Værk-

stedsspor og Oplagspladse. Derhos danner Stationen i Forbindelse med de tilstødende Jernbanelinier, der kun ere forsynede med Niveauoverkjørsler, en ikke ringe Hindring for Vejforbindelserne i Kjøbenhavn og Omegn. Disse Mangler lade sig allerede nu ikke længer fjerne ved mindre Foranstaltninger, men værre vil Forholdet stille sig, hvis man fremdeles lader denne Sag hvile, idet Byens Udvikling og Bebyggelse da rimeligvis vil forøge Udgiften til en Forbedring af Banegaardsforholdene i en uberegnelig Grad, maaske endog saa meget, at den bliver uoverkommelig.

## V.

### **Sjællandske Jernbanedirektions Forslag.**

Den tidligere Kommissions Flertalsforslag er, som ovenfor berørt, bleven nærmere bearbejdet af Direktionen for de sjællandske Statsbaner, der i en Skrivelse af 4de Oktober 1883 til Indenrigsministeriet har givet en samlet Fremstilling af de Arbejder, som efter dens Anskuelse udfordredes for at forbedre Banegaardsforholdene i Kjøbenhavn.

Direktionens Plan gik i det væsentlige ud paa:

- 1) en Udvidelse af den nuværende Hovedstation, saaledes at den fornødne Plads for Persontrafikken tilvejebragtes ved en Flytning af Stationens Grænse mod Øst og eventuelt ved Anlæg af en Reserveankomstbygning for Vestbanerne Vest for den nuværende Personbanegaard paa Kjøbenhavn Station, medens den fornødne Plads til Godstrafikken tilvejebragtes dels ved Bortflytning af Maskinværkstederne, dels ved Benyttelse af Ladegaardsmarken og endelig ved en Udvidelse af Kajen

mellem Kvægtorvet og Langebro og Anlæg af Godsspor paa dette Sted.

- 2) Anlægget af en Station paa Citadellets Glacis med dobbeltsporet Bane til Hellerup og dobbeltsporet Ringbane Nord om Byen til en Station ved Nørrebro, — hvorfra dels skulde føres et 3die Spor til Hovedstationen, dels en dobbeltsporet Forbindelsesbane til Frederiksberg Station, — samt de fornødne Spor til Toldboden og de nye Havneanlæg ved Nordhavnen. Paa Strækningen mellem Lyngbyvej, hvor Ringbanens 2 Spor møde Nordbanens nuværende Spor, og Hellerup skulde derhos anlægges et 3die Spor.
- 3) en Forbedring af Vejforholdene i Nærheden af Kjøbenhavn, der skulde opnaas ved at erstatte Niveauoverkørslerne for Vodroffsvej, Ørstedsvej og Bülow'svej med Viadukter for begge Baner.
- 4) Anlægget af nye Maskinværksteder ved Nørrebro eller Frederiksberg Station.

Udgiften til Udførelsen af disse Arbejder kalkuleredes til 16,875,000 Kr., eksklusive Udgifterne til den fornødne Grunderhvervelse.

Med Hensyn til Arbejdets Udførelse skjelnede Jernbanedirektionen mellem Arbejder, for hvilke der var øjeblikkelig Trang, og som derfor burde udføres i første Række, men dog kunde fordeles paa et Tidsrum af 5 Aar, og Arbejder, som kunde udsættes til et senere Tidspunkt.

Til *første Gruppe* henregnedes:

- 1) Udvidelsen af Hovedstationens Personbanegaard, derunder indbefattet Opførelse af en fælles Viadukt for Vodroffsvej og Ørstedsvej med tilhørende Vejforlægninger, Udvidelse af Dæmningen over St. Jør-



genssø, Forandring af Trappeviadukterne m. m., hvortil var anslaaet .....	3,775,000 Kr.
2) Opførelse af Viadukter hvorved begge Baner bringes ud af Niveau med Bülowsvej, med tilhørende Vejfor- lægning, hvortil var anslaaet .....	400,000 —
3) Anlæg af nye Maskinværksteder ved Nørrebro eller Frederiksberg Station, hvortil var anslaaet .....	2,700,000 —
(herunder indbefattet til Montering m. v. 405,000 Kr.)	
4) Omdannelse af det nuværende Værk- steds-Areal til Brug for Godstrafiken, hvortil var anslaaet .....	800,000 —
5) Anlæg af en Station ved Nørrebro med Forbindelsesbane til Frederiks- berg Station og deraf følgende Ud- videlse af sidstnævnte Station, hvortil var anslaaet .....	1,010,000 —
6) Anlæg af en midlertidig Station ved Østerbro (hvorved man gik ud fra, at en definitiv Station først kunde anlægges, naar Citadellet var nedlagt) samt af en dobbelt- sporet Bane derfra til Hellerup, af en enkeltsporet Ringbane til Hoved- stationen og af et enkelt Spor fra Lyngbyvejen til Hellerup, hvortil var anslaaet .....	2,835,000 —
Ialt for første Gruppe...	<u>11,520,000 Kr.</u>
Til <i>anden Gruppe</i> henregnedes:	
7) Anlæg af en definitiv Station ved Østerbro, hvortil var anslaaet .....	1,675,000 Kr.
Det bemærkes, at dette Beløb	
Lateris...	<u>1,675,000 Kr.</u>

Transport...	1,675,000	Kr.
vilde kunne spares, naar den definitive Station strax kunde anlægges, men det under første Gruppe Post 6 anførte Beløb maatte da forhøjes til 3,970,000.		
8) Anlæg af Spor fra Østerbro Station til Toldboden, hvortil var anslaaet	300,000	—
9) Anlæg af Spor fra Østerbro Station til Havnebassinerne ved Nordhavnen, hvortil var anslaaet .....	650,000	—
10) Udvidelse af Kajen mellem Kvægtorvet og Langebro samt Kajens Indretning for Godstrafik, hvortil var anslaaet .....	1,460,000	—
11) Ladegaardsmarkens Omdannelse til Godsbanegaard, hvortil var anslaaet	1,500,000	--
12) Anlæg af 2det Ringbanespor fra Østerbro Station til Nørrebro Station, hvortil var anslaaet .....	200,000	—
13) Etablering af en Reserveankomstbygning for Vestbanerne paa Kjøbenhavn Station, hvortil var anslaaet	110,000	—
Ialt for anden Gruppe...	<u>5,895,000</u>	Kr.
eller		
for 1ste Gruppe .....	11,520,000	Kr.
» 2den — .....	<u>5,895,000</u>	—
tilsammen...	<u>17,415,000</u>	Kr.
eller, naar den definitive Østerbro Station strax kan anlægges:		
for 1ste Gruppe .....	12,655,000	Kr.
» 2den — .....	<u>4,220,000</u>	—
tilsammen...	<u>16,875,000</u>	Kr.

Alt foruden Udgifter til Grunderhvervelse.

Jernbanedirektionens Projekt adskiller sig saaledes fra den tidligere Kommissions Flertalsforslag derved: at man har opgivet Erhvervelsen af Filterarealet, at man har bestemt sig til at flytte Værkstederne fra Hovedstationen til en af Forstadsstationerne, at man har foreslaaet Anlæget af en Forbindelsesbane mellem Nørrebro og Frederiksberg Stationer, af et 2det Spor paa Ringbanen mellem Østerbro og Nørrebro Stationer samt af et 3die Spor paa Nordbanen mellem Lyngbyvej og Hellerup, og at man har bestemt sig til at erstatte de farlige Niveauoverkørsler i Nærheden af Hovedstationen med Viadukter.

Uagtet den sjællandske Jernbanedirektions Projekt saaledes afviger noget fra den tidligere Kommissions Flertalsforslag, saa er det dog kun i mindre væsentlige Punkter, og man har derfor forment, at Projektet turde betragtes som et mere bestemt formuleret Udtryk for bemeldte Flertals Tanker end de Udtalelser, der indeholdes i Kommissionens Betænkning.

## VI.

### Indvendinger mod Jernbanedirektionens Forslag.

Ved den Drøftelse af den sjællandske Direktions Projekt, som har fundet Sted i den nuværende Kommission, har et Flertal (*Bayer, Borup, Holst, Lüders, Tegner og Øllgaard*) fundet, at der maatte rejses forskjellige, i det følgende nærmere udviklede Indvendinger imod det.

- a) Den af Direktionen foreslaaede Forbindelse mellem Hovedstationen og Østerbro Station kan paa Grund af sin betydelige Længde ikke fyldestgøre de Fordringer,

som maa stilles til den, naar en hensigtsmæssig Driftsordning skal kunne opnaas.

Den ældre Kommission og formentlig ogsaa Jernbanedirektionen have tænkt sig den nye Station ved Østerbro benyttet til Godstrafik og til Lysttrafik paa Nordbanerne. Den nuværende Kommissions Flertal finder imidlertid en saadan Indskrænkning i Stationens Benyttelse uholdbar og formener, at den paatænkte Station ved Østerbro maa betragtes som det naturlige Udgangspunkt for al Persontrafik paa Nordbanerne fra en betydelig Del af Hovedstaden og indrettes derefter. Dette vilde ikke være forbundet med nogen Vanskelighed, hvis Østerbro Station forøvrigt passede ind i Jernbanedirektionens Plan, hvilket imidlertid ikke er Tilfældet. Det er nemlig givet, at man ikke kan forlægge det nuværende Udgangspunkt for Togene paa Nord- og Klampenborgbanen fra Hovedstationen til en Station ved Østerbro. Men man kan heller ikke ret vel lade Nord- og Klampenborgbanernes fra Hovedstationen udgaaende Tog lægge Vejen til Hellerup over Østerbro Station, thi derved vilde de komme til at gjøre en Omvej paa ca. 1 Mil, og desuden maatte de rebroussere paa denne Station. Lod man de nuværende Nordbanetog udgaa vexelvis fra Hovedstationen og Østerbro Station, saa vilde Beboerne omkring den førstnævnte Station miste nogle af deres tilvante Tog, hvad der vilde vække en berettiget Misfornøjelse. Oprettede man uden at indskrænke Antallet af de fra Hovedstationen udgaaende Nordbanetog særlige fra Østerbro Station udgaaende Tog, saa vilde derved Jernbanens Driftsudgifter blive forøgede, uden at man, bortset fra, hvad en noget forøget Lysttrafik maatte bringe, kunde vente disse Udgifter dækkede ved forøgede Drifts-

indtægter. Desuden vilde en saadan Forøgelse af Togenes Antal paa Nordbanen gjøre Trangen til et Dobbeltspor Hellerup—Hillerød endnu føleligere, end den allerede er. Vilde man endelig drive Banen Østerbro—Hellerup som en Slags Sidebane, saa vilde ikke alene Jernbanens Driftsudgifter derved blive forøgede, men saavel Driften som Publikum vilde komme til at lide under de Ulemper, som opstod ved Udvexling af Vogne, Personer og Gods paa Knudestationen. Disse uheldige Forhold vilde træde endnu stærkere frem, naar en Kystbane til Helsingør blev anlagt, idet ogsaa Togene paa denne Bane fortrinsvis burde udgaa fra Hovedstationen, der altid vil beholde den overvejende Betydning for Hovedstadens Befolkning.

Til samme Tid som den projekterede Forbindelsesbane mellem Hovedstationen og Østerbro Station paa Grund af sin betydelige Længde (over 1 Mil) er ude af Stand til at bringe sidstnævnte Station ind i den projekterede Jernbaneplan, vil den af samme Grund være uheldig for al den Person- og Godstrafik, som, udgaaende fra Østerbro Station, skal føres til Hovedstationen eller videre ad de fra denne udgaaende vestlige Linier og omvendt. For Godstrafiken er vel Ulempen mindre følelig og indskrænker sig navnlig til en Forøgelse af Transportudgitten, men for Persontrafiken er den af en saadan Beskaffenhed, at man vel næppe tør gjøre Regning paa at kunne optage denne Trafik, hvad der forøvrigt heller ikke synes at have været Jernbanedirektionens Tanke. Ulempen vil blive endnu mere følelig, naar der indrettes en Frihavn og Frilagere ved Kjøbenhavn, og naar der oprettes en Dampfærgeforbindelse imellem Kjøbenhavn og Malmø, hvorved Kommissionens

Flertal er gaaet ud fra, at der næppe vil kunne findes en bedre Plads for disse Anlæg end imellem Citadellet og det nye nordre Havneassin, hvor de ville komme til at ligge i umiddelbar Forbindelse med Østerbro Station. Navnlig vilde den Persontrafik, som Dampfærgerne skulde besørge, komme til at lide ved den slette Forbindelse med Hovedstationen, og Dampfærganlægget vilde som en Følge deraf tabe meget af sin, om ikke al Betydning som en let og bekvem Forbindelse mellem Malmø og Kjøbenhavns Hovedstation, navnlig for transiterende Rejsende. Enkelte Medlemmer af Kommissionen have vel fremsat Tvivl om, hvorvidt der overhovedet kan tillægges Dampfærgeforbindelsen nogen Betydning for Persontrafiken mellem Kjøbenhavn og Malmø, da denne Trafik nu besørges paa anden tilfredsstillende Maade, og især da Anlægsstedet ved Østerbro ikke kan siges at ligge særlig bekvemt for de Rejsende. Denne Tvivl er dog næppe berettiget, thi vel maa det anses for givet, at den nuværende Dampskibsforbindelse imellem Kjøbenhavn og Malmø vil vedblive at bestaa ved Siden af Dampfærgeforbindelsen, og at den fortrinsvis vil blive benyttet af de Rejsende fra Sverrig—Norge, som agte at tage Ophold i Kjøbenhavn, men paa den anden Side kan man med temmelig stor Sikkerhed gjøre Regning paa, at Dampfærgen vil blive foretrukket af de Rejsende fra Sverrig—Norge, som ikke agte at opholde sig i Kjøbenhavn, forudsat at der tilvejebringes en god og hensigtsmæssig Forbindelse imellem Dampfærgen og Hovedstationen. Kan dette ske, vil Dampfærganlægget i høj Grad lette og dermed forøge svensk-norske Rejsendes Benyttelse af de danske Jernbaneruter til Kontinentet og omvendt.

Det er efter det foran udviklede indlysende,

at Driftstorholdene vilde stille sig ulige gunstigere, naar der kunde tilvejebringes en direkt Forbindelse mellem Østerbro Station og Hovedstationen, hvorved sidstnævnte vilde blive Endestation for to omtrent lige lange Linier: Kjøbenhavn—Nørrebro—Hellerup og Kjøbenhavn—Østerbro—Hellerup, af hvilke den første omfattede Nørrebro og den sidste Østerbro Station som Mellemstationer. Man vilde da, ogsaa efter Anlægget af en Kystbane til Helsingør, kunne lade alle Nordbanetog udgaa fra Hovedstationen enten over Nørrebro eller over Østerbro Station, eftersom Trafikforholdene krævede det, og man vilde paa den billigste og hurtigste Maade kunne besøge Trafiken mellem Havnen, Østerbro Station og Dampfærgeren paa den ene Side og Hovedstationen paa den anden.

Hvorvidt en saadan direkt Forbindelsesbane lader sig tilvejebringe og under hvilke Vilkaar, er et Spørgsmaal, som senere vil blive behandlet.

- b) De af Direktionen foreslaaede Anlæg til Optagelse af Person- og Godstrafik kunne hverken anses for tilstrækkelige eller for hensigtsmæssige.

Udvidelsen af Anlægene for Persontrafiken paa Hovedstationen var i Jernbanedirektionens Projekt paatænkt iværksat paa en lignende Maade, om end efter en større Maalestok, som den midlertidige Udvidelse, der nu er udført paa den nuværende Kommissions Foranledning. Der tilvejebringes vel herved efter Flertallets Formening, tilstrækkelig rummelige Lokaler for Persontrafiken, men Antallet af Afgang- og Ankomstperroner med tilhørende Rangerings- og Remisespor bliver paa ingen Maade tilstrækkeligt. Og endnu værre ville disse Forhold stille sig, naar Forbindelsesbanen med Øster-

bro Station, Kystbanen til Helsingør og muligen en Bane over Amager komme til Udførelse. Forslaget spreder ogsaa Lokalteterne for Persontrafikken til forskellige Steder, hvilket medfører Ulemper for det rejsende Publikum.

Ved at flytte Maskinværkstederne ud til en Forstadsstation, indvindes der ganske vist et større Areal til Udvidelse af Hovedstationens Godsplads, men længt fra saa stort, at det staar i Forhold til de dermed forbundne betydelige Udgifter; thi Værksteder til mindre Reparationer, Remiser, Kulgaarde og andre Indretninger til Brug for Maskinerne kunne ikke undværes paa Hovedstationen og optage en ikke ringe Plads.

Ladegaardsmarken, hvis Erhvervelse og Omdannelse til Godsplads medfører store Udgifter, har en overmaade uheldig Form og Beliggenhed, da den er skilt fra Hovedstationen ved St. Jørgenssø og et bebygget Terræn og derhos ligger paa den indvendige Side af den skarpe Indkjørselskurve til Stationen. Denne Beliggenhed medfører en daarlig Forbindelse mellem de to Banegaardspladse, en Spredning af Godstrafiken, korte uhensigtsmæssige Rangeringsspor, kostbare Sporforbindelser og tids-spildende Rangering, med andre Ord et kostbart Anlæg og en kostbar Drift. Publikums Adgang til den nye Godsplads kunde tilmed kun blive taalelig derved, at man førte de nærmeste Veje over Sporene paa Viadukter.

Forslaget indeholder endvidere Anlægget af en Filial-Godsstation, dels paa Terrænet Syd for Vesterbrogade mellem Réventlowsgade og Børnstorffsgade, dels paa den nye Kallebokaj.

Den nuværende Kommissions Flertal finder det vel rigtigt, at der lægges de fornødne Spor paa



den nye Kaj ved Kallebostrand til Udvexling af Gods mellem Jernbanen og Skibene; men videre bør man formentlig ikke gaa. Godstrafiken vil nemlig herved yderligere blive spredt til stor Ulempe og Udgift for Driften, og da Forbindelsen med Hovedstationen maatte føres i Niveau over Vesterbrogade, vilde den betydelige Færdsel i denne Gade derved blive generet.

- c) Direktionsforslaget tager ikke tilstrækkeligt Hensyn til nye Indløbsspor til Hovedstationen.

Den Tid er muligvis ikke fjern, da man med det nuværende Dobbeltspor fra Vest, der betjener Ruterne til Frederikssund, Kallundborg, Korsør og Masnedsund, ikke længer kan bestride Trafiken paa disse Linier, saa at der vil opstaa Trang til endnu et Dobbeltspor. Endnu nærmere ligger den Mulighed, at Klampenborgbanens Dobbeltspor maa forlænges ind til Hovedstationen og skilles fra Nordbanens. Saadanne Anlæg vilde imidlertid efter Direktionsprojektet blive meget vanskelige at gennemføre, dels paa Grund af de indknebne Forhold ved Indløbet til og paa selve Hovedstationen og dels paa Grund af de store Summer, der vilde medgaa til Grunderhvervelser for de nye Spor.

- d) Ved at følge Direktionens Forslag vil man næppe være i Stand til at fjerne Niveauoverkjørslerne i Nærheden af Hovedstationen og erstatte dem med Viadukter.

Disse Niveauoverkjørsler, der ere anbragte for meget befærdede Veje, tildels Sporvejslinier, frembyde ikke alene en væsentlig Gene for den almindelige Færdsel, men tillige en ikke ringe Fare saavel for de Vejfarende som for Togene. Direktionen har vel i sit Projekt optaget Viadukter for

de vigtigste Veje over Banen med Ramper fra begge Sider; men dels er det højst sandsynligt, at vedkommende Vejautoriteter ikke vilde godkjenne disse Projekter, dels ere de nu næppe mere gennemførlige paa Grund af de store Erstatningskrav, som de vilde foranledige som en Følge af, at Vejramperne maatte strække sig langt ud i det bebyggede Terræn. At fjerne Niveauoverkjørslerne ved at hæve Banens Niveau over Vejenes lader sig ikke gjøre efter Direktionens Projekt.

*Flertallet* i den nuværende Kommission har saaledes ikke kunnet tiltræde Jernbanedirektionens, paa den ældre Kommissions Flertalsforslag baserede Projekt, men har af Hensyn til dets Mangler ment at burde søge en mere fyldestgørende og Fremtiden mere betryggende Løsning af den foreliggende Opgave. Det har i den Hensigt anset det for rigtigt at underkaste de andre Projekter, som til forskellige Tider ere fremkomne, en nærmere Drøftelse.

## VII.

### Forskjellige andre Projekter.

Det betydelige Antal Projekter, som bleve forelagte for den ældre Kommission uden at vinde Tilslutning hos denne, kan inddeles i 3 Grupper, nemlig:

- a) Projekter, der gik ud paa at henlægge Godstrafiken fra den nuværende Banegaard til en Station Syd for Vesterbrogade.
- b) Projekter, der gik ud paa at bibeholde Stationen Nord for Vesterbrogade som Centralstation, men vilde udvide den ved Erhvervelsen af det forhen omtalte Filterareal og det dengang ikke bebyggede Terræn

mellem Farimagsgade, Vesterbrogade og Boulevarden.

- c) Projekter, der vare baserede paa en Deling af Trafiken efter Banesystemer, og som derfor anbefalede Anlægget af en Banegaard Syd for Vesterbrogade for Vestbanerne.

Flertallet har ikke kunnet tiltræde noget af disse Projekter, dels paa Grund af Trafikens Deling mellem flere Banegaarde med besværlig indbyrdes Forbindelse, hvis uheldige Virkning for Driften saa ofte er fremhævet, dels paa Grund af at Bebyggelsens senere Udvikling har gjort deres Realisation umulig eller meget kostbar.

I den ældre Kommission fremsattes tvende Mindretalsforslag, det ene af General *Wenck*, det andet af Overingeniør *Tegner*.

General *Wenck* anbefalede i det væsentlige Anlægget af en selvstændig Godsbanegaard for Vestbanerne paa Terrænet Syd for Vesterbrogade med Forbindelsesspor til Hovedstationen over Vigerslev. Herved vilde opstaa en uheldig Deling af Driften mellem to Stationer, hvis eneste Forbindelse dannedes af den lange Linie over Vigerslev og Frederiksberg.

Hovedpunkterne i Overingeniør *Tegners* Forslag ere følgende:

- a) Paa den bestaaende Linie Kjøbenhavn—Hellerup anlægges ved Nørrebro en Station for Person- og Godstrafik.
- b) Paa Terrænet Syd for Vesterbrogade mellem Stormgadens Forlængelse og Kallebokajen anlægges en Godsbanegaard, der er i Stand til at optage en eventuel Jernbaneforbindelse med Christianshavn og Amager.
- c) Ved Østerbro anlægges en for Person- og Godstrafik bestemt Station, som ved en dobbeltsporet

Bane sættes i Forbindelse med Hellerup Station og ved en tildels underjordisk Bane med dobbelt Spor føres til Hovedstationen saa direkte som muligt langs det tidligere Voldterræn.

Det fremtrædende Træk i dette Forslag er den direkte Forbindelsesbane mellem Hovedstationen og Østerbro Station, hvis store Betydning for en hensigtsmæssig Ordning af Baneforholdene er udviklet i det foregaaende Afsnit. Overingeniør *Tegner* har imidlertid maatte betragte Vesterbrogade som en uoverstigelig Hindring for Hovedbanens Fortsættelse, og denne Betragtning har ledet ham til at bibeholde den nuværende Hovedstation som Centralbanegaard for Persontrafiken. Derved er han bleven tvungen dels til at foreslaa Forbindelsesbanens Indløb paa Hovedstationen lagt i et fra dennes forskjelligt Niveau og dels til at foreslaa en særlig Godsbanegaard anlagt Syd for Vesterbrogade, et Arrangement, der efter Kommissionens Mening saavidt muligt bør undgaas. Forøvrigt maa dette Forslag efter den senere skete Benyttelse af Terrænet mellem Hovedstationen og Østerbro Station betragtes som uigjennemførligt, (jvf. Bilag Nr. 4), og det fastholdes heller ikke længer af Forslagsstilleren, der har sluttet sig til det af Kommissionens Flertal fremstillede, paa samme Grundtanke baserede Forslag.

Endelig er der af Arkitekt *Raavad* forelagt Kommissionen et Forslag til en Ordning af Jernbaneforholdene i Kjøbenhavn, som dog ikke har fundet nogen Tilslutning i Kommissionen.

## VIII.

### Ingeniør Hammerichs Projekt.

I 1885 udgav Ingeniør *Hammerich* en Piece, indeholdende Forslag til en Ordning af Jernbaneforholdene

i og omkring Kjøbenhavn. Hovedindholdet af dette Forslag, om hvis Detailler den omhandlede Piece indeholder temmelig udførlige Oplysninger, er fremstillet i det følgende.

Paa Svanemøllemarken anlægges en Rangerbanegaard for Vestbanetogene og ved Valby en anden for Nordbanetogene.

Kjøbenhavns nuværende Hovedstation indrettes udelukkende til Godsbanegaard, og Syd for Vesterbrogade lige over for Frihedsstøtten bygges en Hovedbanegaard for Persontrafik.

Ved Østerbrogade Nord for Citadellet anlægges en Station for Gods- og Persontrafik i Forbindelse med en Dampfærgehavn for Ruten Kjøbenhavn—Malmø. Nørrebro Station og Frederiksberg Station bevares uforandrede paa deres nuværende Plads, hvorhos der anlægges en Holdeplads ved Gothersgade.

Fra Valby Station udgaa en østlig 4 sporet og en vestlig dobbeltsporet Linie. Den østlige Linie gaar over Stationen ved Vesterbrogade, videre som forsænket Bane gennem Boulevarden til Østerbro Station og derfra til Stationen ved Svanemøllen. Den vestlige Linie gaar over Frederiksberg og Nørrebro Stationer til Svanemøllen. Den østlige Linies 2 østlige Spor danne saaledes en Forbindelsesbane mellem Nord- og Vestbanerne, dens 2 vestlige Spor danne sammen med den vestlige Linie en Ringbane. Dennes vestlige Del, langs hvilken der anlægges Forstadsstationer efter Haanden, som Forholdene stille Krav dertil, tjener tilige som Forbindelsesbane mellem Forstadsstationerne og Rangerbanegaardene.

Hovedtogene skulle alene benytte de to Spor paa den østlige Forbindelsesbane og det saaledes, at Godstog fra Nord gaa til Svanemølle Station og Godstog fra Syd til Valby Station som Endestationer,

hvorfra Godset fordeles pr. Ringbane, og at Persontog mod Nord udgaa fra Valby Station, Persontog mod Syd fra Stationen ved Svanemøllen. Foruden de almindelige Persontog etableres Lokaltog, som forbinde Ringbanens Stationer dels indbyrdes og dels med de almindelige Tog.

Det betydningsfuldeste Punkt i Ingeniør *Hammerichs* Projekt er, at han forlader den nuværende Personbanegaard og anlægger en ny Syd for Vesterbrogade, idet han fører Banen under denne Gade. Ved denne Ordning har han frigjort sig for de Hindringer, som den nuværende Hovedstation, dels paa Grund af sin ringe Udstrækning og dels paa Grund af sin Beliggenhed, lægger i Vejen for en hensigtsmæssig Ordning af Banegaardsforholdene, saaledes som det har vist sig ved alle de Projekter, der gaa ud paa at bevare den nuværende Hovedstation for Persontrafiken. Det er herved blevet Ingeniør *Hammerich* muligt at etablere en god Forbindelse imellem Hovedstationen og Østerbro Station, nemlig igjennem Boulevarden, og dermed tillige imellem Nord- og Vestbanerne, at aabne en Mulighed for at tilvejebringe de til Jernbaneanlægene fornødne Arealer for en nogenlunde moderat Pris og at frigjøre de vigtigere Gader og Veje i Kjøbenhavn og Omegn for de saa generende Niveauoverkjørsler. Endelig slutter hans Plan sig i det Hele taget godt til saavel bestaaende som paatænkte Anlæg i og ved Hovedstaden.

Til Trods for disse Fordele har Kommissionen ikke kunnet tiltræde Ingeniør *Hammerichs* Projekt. Den formener:

1. at Ingeniør *Hammerich* har overvurderet den lokale Persontrafik i Byen og Omegn, til hvis Betjening Ringbanen skal tjene. Under alle Omstændigheder kan man med de nuværende Forhold for Øje

- ikke antage, at denne Trafik vilde faa nogen videre Betydning, medmindre der etableredes meget hyppige Tog paa Ringbanen, men derved vilde Jernbanens Driftsudgifter rimeligvis forøges langt ud over den Indtægt, som Trafiken vilde bringe.
2. at den imellem Forstadsstationerne og Hovedlinierne foreslaaede Forbindelse vil blive for kostbar, idet denne Forbindelse kun kan tilvejebringes ved et betydeligt Antal Tog, som ville medføre en ikke ringe Udgift.
  3. at de to Rangeringsstationer ville være kostbare at anlægge, idet de som Udgangs- og Endestationer for alle Tog ville fordre en Mængde Anlæg og Indretninger, uden at yde noget videre Bidrag hverken til Person- eller Godstrafiken. Den dobbelte Kjørsel imellem de tvende Rangeringsstationer vil ogsaa blive kostbar og kan ikke anses for nødvendig i hele sit Omfang.
  4. at det foreslaaede Arrangement vil forsinke Godstrafiken, idet alle Godsvogne saavel ved Afgang fra som ved Ankomst til Kjøbenhavn skulle omfordeles og omrangeres.
  5. at den gamle Hovedstationsplads er altfor værdifuld til at anvendes til en Godsbanegaard, hvorhos Adgangen til den for Jernbanetogene vil blive ubekvem.
  6. at 4 Spor igjennem Boulevarden, som efter Forslaget næppe kunne undgaas, vil optage vel megen Plads.
  7. at en Svingbro over Gasværkshavnen paa Hovedbanen vil blive generende saavel for Skibsfarten som for den betydelige Trafik paa denne Bane.

Et mere detailleret Projekt, som Ingeniør *Hammerich* forelagde Kommissionen efter dens Sammen-

træden, havde vel dels hævet dels formindsket nogle af disse Indvendinger, dog ikke de væsentligste, og Kommissionen kunde derfor heller ikke tiltræde dette Projekt. Men da det indeholdt flere værdifulde Ideer og var bygget paa nøjagtige og detaillerede Undersøgelser, har Kommissionen ved Ingeniør *Hammerich* ladet foretage en Omarbejdelse deraf, saaledes som nærmere er fremstillet i det følgende Afsnit.

## IX.

### Kommissionens Flertals Projekt.

Det Projekt, til hvilket Kommissionens Flertal (*Bayer, Borup, Holst, Lüders, Tegner og Øllgaard*) har sluttet sig, er nærmere fremstillet i det følgende.

Den gamle Hovedstation opgives, og der anlægges en ny Centralstation langs Kallebostrand, tildels paa Opfyldning i denne. Personbanegaarden skydes op imod Vesterbro, saaledes at dens Hovedbygning kan lægges tæt Vest for Tivoli. Stationens Midte optages af Rangerspor, til hvilke imod Øst slutter sig en Godsbanegaard og mod Vest Lokomotivdepoter, Værksteder og Oplagspladse. Det Hele danner saaledes et samlet Komplex af alle de til en stor Centralstation hørende Anlæg og Indretninger. Til Godsstationen slutter sig den alt bestaaende Havnebane.

Fra Centralstationen udgaa følgende Banelinier:

- a) en dobbeltsporet Bane, der er ført under Vesterbrogade, derfra i en Kurve gennem Vandværkets Terræn og det nye derved beliggende Anlæg og videre gennem Boulevarden som forsænket Bane til Østerbrogade, hvor Østerbro Station anlægges. Herfra svinger Banen imod Nord, løber langs den nye nordre Havn, svinger derfra ind i Land og



føres, efter at have overskaaret Strandvejen, til Hellerup Station, hvor den slutter sig til de herfra udgaaende Baner til Hillerød-Helsingør og til Klampenborg.

Østerbro Station er projekteret som større Mellemstation, fra den kan der føres Havnespor dels til den nye nordre Havn og dels til Toldboden. Den er lagt saaledes, at den kan bringes i umiddelbar Forbindelse med et Syd for den nordre Havn etableret Dampfærganlæg.

- b) en dobbeltsporet Bane, ligeledes under Vesterbrogade, stigende op igjennem den gamle Stations Terræn, ved hvis nordlige Ende den falder ind i den nuværende Nordbane, der forøvrigt følges.
- c) en enkeltsporet Bane, ligeledes under Vesterbrogade, stigende op igjennem den gamle Stations Terræn, ved hvis nordlige Ende den falder ind i den gamle Vestbane. Den følger denne til Frederiksberg Station, hvor den slutter sig til den herfra udgaaende enkeltsporede Frederikssundbane.
- d) en dobbeltsporet Bane, der løber ud fra Centralstationen i modsat Retning af de foran nævnte Linier, nemlig langs Kvægtorvets og Vestre Gasværks sydlige Grænse. Den er ført igjennem Valby Bakke, idet man for en Del har gjenoptaget den ældre, nu nedlagte Banestrækning. Ved Vigerslev slutter denne Linie sig til den bestaaende Vestbane. Der er sikret Plads til en Forøgelse af Sporenes Antal paa denne Banelinie, fordi der efter al Rimelighed vil opstaa Trang dertil i en ikke fjern Fremtid.

Iøvrigt henvises til følgende Bilag:

Oversigtsplan over samtlige Anlæg mellem Hellerup og Vigerslev,

Længdeprofiler og  
Plan i større Maalestok af Stationerne ved Kallebostrand og Østerbro med dertil sig sluttende Banelinier.

Denne sidste Plan viser dog enkelte Dele af Projektet i en videre Udstrækning end for Tiden nødvendig og i Overslaget beregnet, saasom Varehuse, Værkstedbygninger og Sporanlæg, for hvilke Bygningsværkers fremtidig nødvendige Udvidelser Projektet dog har tilvejebragt det fuldt færdige Grundlag.

Som det vil ses, have de tvende førstnævnte Banelinier fælles Udgangspunkt, nemlig Centralstationen, og slutte sig atter sammen ved Hellerup Station. Den nye Østlinie erstatter saaledes Anlægget af et Par nye Spor paa den gamle Nordbane imellem Centralstationen og Hellerup Station, hvortil der allerede nu haves Trang; men ved at lægge disse Spor efter en ny Linie har man opnaaet at knytte Stationen ved Østerbro med de sig dertil sluttende vigtige Anlæg som Mellemstation til Nordbanen og derigjennem til hele Banesystemet.

Ved Anlægget af de anførte Banelinier bliver det imellem Frederiksberg Station og Vigerslev beliggende Stykke af den nuværende Vestbane overflødig. Kommissionens Flertal har dog ikke alene foreslaaet at bibeholde det, men ogsaa at supplere det med en Forbindelseslinie imellem Frederiksberg og Nørrebro Stationer, hvorved der for en forholdsvis ringe Udgift dannes en Forbindelse imellem Nordbanerne og Vestbanerne udenom Kjøbenhavn. Ved desuden at bygge en Forbindelsesbane imellem Valby og Frederiksberg og en Forbindelsesbane imellem Lyngbyvejen og Strandvejen dannes der en, af 2 mindre Ringe bestaaende, større Ring, som kan benyttes til lokal Trafik, naar der i Tiden maatte vise sig Trang til en mere direkt Forbindelse imellem de forskjellige Stationer i Kjøbenhavn og dens Forstæder

end den, der tilvejebringes igjennem Togene paa Hovedlinierne. Som det vil ses, spiller i dette Projekt Ringtrafikken en underordnet Rolle, i Modsætning til, hvad Tilfældet var i Ingeniør *Hammerichs*.

Af det foregaaende fremgaar, at Nørrebro Station paa Nordbanelinien vil blive bevaret. Ligeledes bevares Frederiksberg Station, dog ikke længer som Station paa Vestbanelinien, men kun paa Frederiksundslinien. I sit Forhold til Vestbanelinien kommer Frederiksberg Station til at ligge paa en Sidelinie Vigerslev-Frederiksberg. Nye Stationer og Holdepladse, navnlig beregnede paa Persontrafik, foreslaas anlagte ved Strandvejen paa Østbanelinien, ved Ladegaardsvejen, fælles for Nordbanelinien og Forbindelseslinien mellem Frederiksberg og Nørrebro Stationer, samt ved Valby paa Vestbanelinien.

Det vil ses, at man til det foran i sine Hovedtræk fremstillede Projekt let kan slutte dels en Bane over Amager, som skulde udgaa fra Centralstationens Personbanegaard, og dels en Kystbane til Helsingør, som skulde udgaa fra Hellerup Station.

Ifølge en foretagen Beregning ville de projekterede Stationer og Holdepladse blive Centrere for følgende Antal Indvaanere:

Centralstationen.....	151,000
Østerbro Station.....	81,000
Ladegaardsaaen.....	63,000
Nørrebro.....	14,000
Frederiksberg.....	13,000.

Driften af det ovenfor fremstillede Jernbanesystem vil blive overordentlig simpel, idet alle Togene paa samtlige Banelinier udgaa fra og indgaa til Centralstationen, paa hvilken ogsaa Udvexlingen imellem Togene fra de forskjellige Linier foregaar. Centralstationen frembyder forøvrigt den Fordel, at Tog fra

Nordbanerne kunne fortsætte videre ad Vestbanerne og omvendt uden at rebroussere. Til Hellerup Station paa Nordbanen føre, som ovenfor berørt, tvende Linier fra Centralstationen, nemlig Linien over Nørrebro og Linien over Østerbro. Men hvad enten Togene føres over den ene eller den anden af disse Linier, ville de dog alle komme til at udgaa fra eller indgaa til Centralstationen og altsaa blive til Nytte for det store Antal til denne Station nærmest henviste Indvaanere af Byen. Det er rimeligt, at Anlægget af Stationerne ved Østerbro og ved Lade- gaardsvejen vil forøge Lysttrafikken saavel paa Klampenborg- som paa Helsingørbanen i en betydelig Grad, men med de to dobbeltsporede Linier imellem Centralstationen og Hellerup vil Jernbanen ikke have nogen Vanskelighed ved at bestride den paa denne Strækning. At der ved Anlægget af Boulevardbanen er opnaaet en direkt Forbindelse mellem den eventuelle Dampfærgehavn og Centralstationen, ligesom ogsaa imellem denne og de andre omkring Østerbro liggende Havneanlæg, er som tidligere udviklet en meget væsentlig Fordel ved det her omhandlede Projekt.

Den ydre Linie imellem Vigerslev og Hellerup tillader at føre Tog fra Nordbanen til Vestbanen og omvendt uden at passere Centralstationen.

Som ovenfor berørt frembyder Projektet en større Ring, der er delt i tvende mindre. Kommissionen har vel ikke ment, at der for Tiden er Trang til saadanne indre Forbindelser, men den har dog troet at burde optage dem i Projektet, da de for Tiden lade sig tilvejebringe for en forholdsvis ringe Bekostning, og en fremskridende Bebyggelse af Byen muligvis kan fremkalde Trang til dem.

Pladsen til Centralstationen er for en stor

Del tilvejebragt paa Opfyldning i Kallebostrand. I Forbindelse hermed har det været nødvendigt at fylde den nuværende Gasværkshavn og at anlægge en ny Havn noget sydligere med dertil hørende Kajanlæg m. m., ligesom ogsaa at etablere en Kulbro over Bane-  
gaarden for Gasværket. Tilrods for de meget betydelige Udgifter, som herved foranlediges, tilvejebringes dog det til Stationen fornødne Terræn for en forholdsvis meget billig Pris (cirka  $2\frac{1}{2}$  Krone pr. Kvadratalen) til samme Tid, som det har en særlig Værdi for Jernbanen, idet saavel dennes Hovedgodsbanegaard som dens Centralværksteder med tilhørende Kul- og andre Oplagspladse komme i nær Forbindelse med den nye Havn. Som Planen viser, er det desuden paatænkt at indrette en ny Tømmergrav tæt Vest for den nye Havn, og endelig kommer Godsbanegaarden til at ligge i nær Forbindelse med Byens Kvægtorv. Da Stationen overskærer Afløbene fra Vesterbro-Kvarteret, er der i Projektet optaget forskellige Foranstaltninger til at sikre disse Afløb.

Af Hensyn til Havneanlægget har man holdt Stationens Niveau i sædvanlig Bolværkshøjde. Herfra er dog undtaget Personbanegaarden, som man, for at kunne passere Vesterbrogade, uden at hæve Gadens Niveau ud over det tilladelige, har maattet lægge noget lavere. Som en Følge heraf have Sporene paa Stationen erholdt et Fald af 1 : 400 imod Personbanegaarden. Sporene paa denne Station saavel som under Vesterbrogade komme derved til at ligge i ringe Højde ( $2\frac{1}{2}$  Fod) over daglig Vandstand i Kallebostrand, hvad der iblandt flere af Kommissionens Medlemmer har fremkaldt Frygt for, at denne Del af Stationen kunde blive stærkt belemret af Grundvand. I den Anledning har Kommissionen henvendt sig til Stadsingeniør *Ambt*, som godhedsfuldt har

meddelt den en Række Iagttagelser, der gaa ud paa, at ogsaa denne Del af Stationen med Lethed vil kunne holdes tør (jvf. Bilag Nr. 5).

Paa Grund af sin Beliggenhed langs Stranden kommer Stationen kun i Kollision med faa Gader. At føre alle de bestaaende og projekterede Gader imellem Vesterbrogade og Kallebostrand over Banen lader sig ikke gjøre, men Kommissionens Flertal har ogsaa anset det for tilstrækkeligt at indskrænke sig til at føre Stormgades Forlængelse over Banen med en Viadukt. Desuden anlægges der over Rangerbanegaarden en lang Viadukt med de fornødne Adgangsramper til Forbindelse imellem Vesterbro-Kvarteret og Havnekajerne ved Kallebostrand.

Medens Personbanegaardens Perroner ere anlagte paa selve Stationspladsen, er dens Hovedbygning lagt over Perronerne, saaledes at Togene kunne passere under den, hvorved den kommer i Højde med det omgivende Terræn. Forbindelsen imellem Hovedbygningen og Perronerne tilvejebringes derfor, ligesom det nu sker paa mange store Stationer i Udlandet, ved Trapper og Elevatorer.

Selve Hovedbygningen omfatter et Areal af over 23,000 Kvadratalen og er derfor rigelig. Af Perroner kan der tilvejebringes 5 dobbelte, hver med en Bredde af ca. 35 Fod, altsaa et tilstrækkeligt Antal, saa meget mere som de forskellige Banelinier kunne benytte forskellige Perroner. — Adgangen til Personbanegaarden finder Sted fra Øst ad de 2 Hovedgader, Vesterbrogade og Stormgades Forlængelse, og fra Vest tillige fra Istedgade.

Til Godsbanegaarden haves Adgang dels fra de Gader, som ville blive anlagte over den Byen nærmeste Del af Kalleboterrænet, dels fra den over Rangerbanegaarden anlagte Viadukt. Den er skudt

saa langt ind imod Byen, som Hensyn til Terrænets Værdi nogenlunde tillader det. Forøvrigt er der til den forbeholdt et saa rigeligt Areal, at man kan indrette den saa bekvem og hensigtsmæssig som ønskeligt.

Ligeledes er der i Projektet tilvejebragt en rigelig og særdeles heldig beliggende Plads til Værksteder, Lokomotivdepoter, Kuloplag, Oplag for Banematerialier m. v. Der haves til disse Etablissementer en let Forbindelse saavel med Byen som med Banen og med Havnen ved Kallebostrand.

Den stærkeste Stigning paa den østre Nordbane bliver 1 : 150. Som det vil ses af Detailplanen, føres den paa Strækningen imellem Centralstationen og Østerbro Station ved Viadukter under de bestaaende og projekterede nye Gader, som skære Banen.

Paa hele Strækningen imellem Gyldenløvesgade og Østerbro Station er Banen lagt i en af Sidemure begrænset, 28 Fod bred Udgravning, der følger Boulevardens Midtlinie: De Gader, der skære Boulevarden, ere som berørt førte over Banen ved Hjælp af Viadukter. For saa lidt som muligt at genere Færdselen, har man paatænkt at give disses Brodæk en rigelig Bredde. Endvidere er der i Projektet gjort Regning paa Gangbroer over Banen, som anbringes i 120 Alens indbyrdes Afstand.

Der er fra enkelte Kommissionsmedlemmers Side fremsat Betæneligheder ved at benytte Boulevarden til Jernbaneanlæg paa den anførte Maade. Betænelighederne gaa i det væsentlige ud paa, at Færdselen langs Boulevarden vil blive generet af Jernbanen, at Jernbanen vil vansire Boulevarden og forringe dennes Betydning som Luftbælte for den indre By, at Jernbanen vil komme til at lide under Mangel paa Luft og Lys, at dens Dræning vil blive vanskelig, og at den vil være udsat for at fyldes med Sne.

Kommissionens Flertal har imidlertid ikke kunnet dele disse Betæneligheder. Boulevarden har eller er projekteret gennemført med en Bredde af 160 Fod. Udfor den til Musæumsbygninger reservede Plads har Staten dog kun forpligtet sig til at udlægge 120 Fod til Boulevard, men, saavidt man har bragt i Erfaring, vil der ikke være noget til Hinder for ogsaa paa dette Punkt at give den 160 Fods Bredde. Med Hensyn til Garderkasernen er man gaaet ud fra, at den vil blive flyttet. Af den anførte Bredde paa 160 Fod vil Jernbanen, som ovenfor omtalt, kun optage de midterste 30 Fod, og der vil altsaa paa hver Side af den forsænkede Bane levnes 65 à 66 Fod til Kjørebane, Ridestier og Trottoirer. Denne Bredde maa anses for rigelig for Færdselen i en Gade, der hverken er eller nogensinde kan blive betydelig. — At Boulevardens Betydning som Luftbælte skulde blive væsentligt forringet paa Grund af Jernbanen, kan heller ikke erkjendes, idet man anser det for givet, at der paa denne Strækning af Jernbanen kun vil blive benyttet røgfrit Brændsel til Fyring i Lokomotiverne. Ligesaa lidt kan Flertallet erkjende, at det omhandlede Anlæg ikke skulde kunne udføres paa en saadan Maade, at det ikke bliver til Vansir for Boulevarden. Da denne danner et Slags Skjel i Byens Vand- og Kloaksystem, vil et Jernbaneanlæg kun gribe lidet forstyrrende ind i disse Anlæg og være let at dræne. De forskellige og betydelige Aabninger i den forsænkede Bane mellem de over den førende Broer ville derhos sikre denne tilstrækkelig Luft og Lys. Den fremsatte Frygt for, at Boulevardbanen let skulde blive fyldt med Sne, kan man endelig heller ikke dele, fordi Sneen kun kan komme fra Gadebælterne paa begge Sider af Udgravningen, hvor ingen større Fygning paatvers kan finde Sted, og fordi man i Kjøbenhavn som bekjendt altid sørger for snarest muligt at bortskaffe Sneen, saa at



ingen betydelig Efterfygning kan finde Sted. Forøvrigt har Jernbanen, hvis der virkelig til enkelte Tider skulde samle sig en Del Sne paa Boulevardbanen, netop i Hovedstaden og i umiddelbar Nærhed af dens Centralstation, særlig Lethed ved at skaffe Midler tilveje til hurtigt at faa den fjernet.

Uagtet Kommissionens Flertal har anset Boulevardlinien som den, der bedst egnede sig til en Forbindelse imellem Centralstationen og Østerbro Station, har Kommissionen dog ladet anstille Undersøgelser, om der ikke fandtes andre Linier, som ogsaa kunde komme i Betragtning (jvf. Bilag Nr. 5). Af saadanne Linier fremstiller sig nærmest en Linie igjennem Parkterrænet og en Linie langs Søerne.

En Linie igjennem Parkterrænet maatte tildels føres igjennem Tunneler. Den vilde kollidere stærkt med Byens Kloakanlæg og ved Passagen igjennem Karréen imellem Gothersgade og Torvet ved Frederiksborggade, hvis Bygninger ere opførte paa Pilotage, støde paa meget store Vanskeligheder. Den vilde endvidere skade Parkanlægene og botanisk Have, ligesom den vilde forstyrre de for Anvendelsen af Østre Anlæg trufne Dispositioner. — En Linie langs Søerne vilde genere de langs disse anlagte Spasereveje, men fremfor alt vilde dens Gjennemførelse fra Søerne imod Nord blive vanskelig, bekostelig og utilfredsstillende. Endelig vilde den ikke frembyde en saa hensigtsmæssig Plads for Anlægget af Østerbro Station med de eventuelle, sig til den sluttende Anlæg som Boulevardlinien. Kommissionens Flertal har derfor kun kunnet anse sidstnævnte Linie som praktikabel.

Østerbro Station er anlagt som Mellestation paa den østlige Nordbanelinie, men tillige indrettet saaledes, at den kan tjene som Udgangs- og Endestation for Dampfærgetogene fra og til Centralstationen.

Den for Stationen valgte Plads fyldestgør i enhver Henseende alle de Krav, som kunne stilles til den. Den tillader, som den detaillerede Plan viser, en meget tilfredsstillende Regulering af hele det omgivende Terræn til samme Tid, som man har kunnet nøjes med at disponere over en Del af Citadellets Glacis, uden at komme ind paa det egentlige Citadels Grund. Den er endelig lagt paa det Punkt, der maa blive det mest centrale i den nordlige By med en Mængde, tildels radialt udgaaende Adgangsveje som Østerbrogade, Stockholmsgade, Boulevarden, store Kongensgade m. m. og fra Nord og Øst et endnu ikke fastslaaet Gadenet, der kan rettes mod Stationen. Den vil, som ovenfor angivet, blive nærmeste Station for c. 80,000 Indbyggere, og der kan næppe være Tvivl om, at dens Betydning endda vil voxe stærkt, idet det om den liggende Terræn efter at være reguleret vil kunne yderligere bebygges.

Men det er ikke alene i Forhold til Byen, at Stationen vil faa en heldig Beliggenhed, men ogsaa i Forhold til den eventuelle Dampfærgehavn og til de andre nordlige Havneanlæg. Planen viser, hvorledes man har tænkt sig Dampfærgehavnen anlagt og sat i Forbindelse med Stationen; den viser tillige, hvorledes man har paatænkt Syd for Færgehavnen at opfylde et Søareal for at benytte dette dels til Færge- og Rangeringsspor og dels til Oplagspladse. Endelig viser Planen, hvorledes man har paatænkt at etablere de forskellige Havnespor. En Forbindelse mellem Stationen og Toldboden vil kunne tilvejebringes paa flere Maader, men lettest igjennem Citadellet, naar dette en Gang nedlægges, og skulde den nordre Havn blive gjort til Frihavn, eller skulde der i Nærheden af den blive etableret Frilagere, vil det ikke frembyde nogen Vanskelighed

gjennem Spor at bringe disse Etablissementer i Forbindelse med Stationen.

Den Plads, som Kommissionen har valgt til Anlægget af en Havn for en eventuel Dampfærgeforbindelse imellem Kjøbenhavn og Malmø, fortjener sikkert Fortrinnet for alle andre, der have været paa Omtale. I selve den gamle Havn vil der nemlig ikke kunne tilvejebringes tilstrækkelig Plads for et Anlægssted med tilhørende Færge- og Manøvrespor, hvortil kommer, at en hyppig Besejling med store Færger af det ikke meget rummelige Havnebassin vil genere Benyttelsen af dette. Den valgte Plads er desuden heldig i teknisk Henseende og frembyder gode Besejlingsforhold, ligesom den er saa isfri, som det efter Omstændighederne kan opnaas.

I Henseende til Beliggenheden af Østerbro Station have enkelte Medlemmer af Kommissionen ment, at Stationen vilde komme til at ligge bekvemmere for Byen, naar den blev anlagt i Grønningen eller paa den nuværende Husarkasernes Plads. Ganske vist vilde dette blive Tilfældet for en Del af Byen, men for en anden og næppe mindre vilde den komme til at ligge ubekvemmere. Men hertil kommer, at den omhandlede Plads ikke efter det foreliggende Projekt kan benyttes, medmindre man vil lægge Stationen i en Sidelinie til Hovedbanen, hvad der i høj Grad vilde genere Banens Drift og ikke mindre de Rejsende, som benytte den østlige Nordbane fra og til Centralstationen. Kommissionens Flertal har derfor maattet fastholde den foreslaaede Beliggenhed for Østerbro Station som den hensigtsmæssigste.

Fra Østerbro Station hæver Banen sig og passerer den nordre Havneplads paa en Dæmning, i hvilken der anbringes Viadukter for at lette den almindelige Færdselsforbindelse med Havnen. Over Indløbet til Havnen ved Ny Kalkbrænderi og til Gasværkshavnen

bygges en Bro med 20 Fods Højde over daglig Vandstand. Banen er ført videre forbi Gasværket, uden at komme ind paa dettes Grund, og med en Viadukt under Strandvejen, uden at nødvendiggjøre Nedrivning af Bygninger. Paa sidstnævnte Sted, ved Svanemøllen, er paatænkt anlagt en Station eller Holdeplads.

Den vestre Nordbane følger, efter at have passeret Vesterbrogade, i det væsentlige den bestaaende Nordbanelinie, kun paa Strækningen imellem Ladegaardsaaen og Nørrebro Station er der foreslaaet en mindre Forlægning af Banen for at skaffe denne den til Fjernelsen af Niveauoverkjørslerne fornødne Højde. Projektet gaaer nemlig ud paa at fjerne alle Niveauoverkjørsler paa denne Linie. Paa den første Strækning af Banen, hvor den stiger efter at have passeret Vesterbrogade, føres de skærende Gader, gamle Kongevejs Forlængelse, Studiestrædes Forlængelse og Ny Farimagsgade, paa Viadukter over Banen, senere føres Banen paa Viadukter over de skærende Gader og Veje, Vodroffsvej, der forlægges lidt imod Nord, Blaagaardsgades Forlængelse, Ørstedesvej, Bülow'svej, Ladegaardsaaens Forlængelse, Jagtvej, Stefansgade, Lyngbygade, Nørrebrogade og en eventuel Gade fra Løgten Kro. Endelig føres Banen under Hovedlandevejen til Lyngby.

Nørrebro Station er foreslaaet delt i en Personbanegaard, som anlægges tæt op til Nørrebrogade, og en Godsbanegaard, som anlægges paa den nuværende Stationsplads. En Holdeplads for Personer er foreslaaet anlagt ved Ladegaardsvejen, fælles for Nordbanelinien og den ydre Linie.

Hvor Banen passerer forbi bebyggede Arealer, er der projekteret Anvendelse af Beklædningsmure for at undgaa Erhvervelsen af kostbar Grund.

Ved Opstigningen fra Vesterbrogade har det været nødvendigt at gaa til et Stigningsforhold af

1:115. Denne Stigning vil ikke genere Nordbanetogene, da Nordbanen har hyppige Stigninger paa 1:100, derimod har Klampenborgbanen ikke stærkere Stigninger end 1:250. Da alle Klampenborgbanens Tog imidlertid ere lettere Tog (Persontog), vil man for at passere den stærke Opstigning fra Vesterbrogade ikke behøve at formindske Togenes Størrelse, men kun at ofre højst et Par Minutter mere end hidtil paa Fremskaffelsen af dem.

Frederikssundbanen er gennem den gamle Hovedstations Terræn ført langs den vestre Nordbanelinie, derfra følger den den gamle Vestbanelinie til Frederiksberg Station. Paa den første Strækning føres Gaderne over den paa samme Viadukter som for den vestre Nordbanelinie, derefter hæves Banelinien, saa at den kan føres paa Viadukter over Blaagaardsgades Forlængelse, Ørstedvej, Fuglevangsvej og Bülowvej. Fra sidstnævnte Vej udefter har man paa Grund af det ringere Togantal ment at kunne bibeholde det gamle Niveau.

Vestbanerne ere førte over Vejen til Vestre Kirkegaard og gamle Jernbanevej paa Viadukter. En privat Vej imellem sidstnævnte Vej og Valby Langgade og en Passage til Hvidovre føres under Banen.

Banen benytter den gamle Jernbanelinie. Til dens Anlæg vil udfordres et lille ubenyttet Stykke af Vestre Kirkegaard, og den vil i det Hele her væsentligt kun lægge Beslag paa Grunde, der tilhører Staten eller Kommunen.

Ved Valby er foreslaaet anlagt en Station.

Den ydre Linie dannes som ovenfor omtalt af det gamle Banestykke imellem Vigerslev og Frederiksberg, af en ny Forbindelsesbane imellem Frederiksberg og Nørrebro Stationer samt af den gamle Nordbane.

Den nye Forbindelseslinie passerer saa godt som kun Arealer, der tilhøre Staten eller Kommunen. For Rolighedsvej er der projekteret en Viadukt under Banen.

Forbindelselinierne over Valby Mark og Vognmandsmarken frembyde ikke nogen Vanskelighed. Paa førstnævnte Linie føres Valby Langgade og en privat Vej under Banen. Den sidstnævnte Linie er projekteret med behørigt Hensyn til den paatænkte Benyttelse af en Del af Vognmandsmarken til Exercerplads. Forøvrigt er Banen foreslaet ført under Strandvejen og Lyngbyvejen.

---

Ihvorvel man, som det af det foregaaende vil ses, har anset det for nødvendigt at udarbejde Projektet i en temmelig stor Detail og at gjøre Rede for alle Tilslutninger af Gader og andre Anlæg, saa er det dog en Selvfølge, at man har forudsat, at Projektet, saafremt det godkjendes, vil blive underkastet en nærmere Revision i dets Detailler, forinden der skrides til dets endelige Gjennemførelse.

---

Gjennemførelsen af det af Kommissionens Flertal anbefalede Projekt frembyder ikke nogen Vanskelighed af Betydning og i hvert Fald næppe nogen større, end Gjennemførelsen af det af den tidligere Jernbanedirektion foreslaede Projekt. Forskjellige Planer kunne lægges for Rækkefølgen af Arbejderne, men man skal her indskrænke sig til eksempelvis at antyde en Ordning. Ved denne Plan ville Arbejderne falde i 4 Afsnit.

## 1ste Afsnit.

- a. Anlægget af den østre, nye Nordbanelinie fra Hellerup til Østerbro Station, denne inklusive, samt Anlægget af den nordre Forbindelsesbane over Vognmandsmarken mellem Svane-møllen paa forannævnte østlige Nordbanelinie og Lyngbyvejen paa den nuværende Nordbanelinie efter dennes nuværende Niveauforhold.
- b. Anlægget af den mellemste Forbindelsesbane mellem Nørrebro Station og Frederiksberg, efter de nuværende Niveauforhold.
- c. Anlægget af de nye Bolværker ved Kallebostrand med den nye Gasværkshavn og Kulbroen fra denne til Gasværket. Opfyldning af Pladsen til den nye Centralstation og Fremstilling af Banelinien mellem denne og Vigerslev over Valby samt af den sydlige Forbindelsesbane mellem sidstnævnte Punkt og den eksisterende Banelinie Vest for Frederiksberg. Ad denne Banelinie vil midlertidig Forbindelse kunne opnaas mellem den nuværende Station og Havnesporene under
- d. Anlægget af den nye Centralstation (Personbanegaarden ved Tivoli og Godsbanegaarden umiddelbart Syd derfor) og Fremstillingen af Passagen under Vesterbrogade, samt Fremstillingen af Boulevardlinien fra Østerbro Station til Gyldenløvesgade.
- e. Opførelsen af de nye Værkstedsetablisser.

Alle forannævnte Arbejder kunne udføres uden paa nogen Maade at generes af Driften og uden at lægge denne Hindringer i Vejen.

Saasart det under a nævnte Anlæg er

fuldført, vil Østerbro Station kunne aabnes for Trafiken. Og saasart de andre under dette Afsnit omhandlede Arbejder ere færdige, vil Driften af de over Roskilde førende Baner kunne henlægges til den nye Centralstation, hvorefter den nuværende Hovedpersonbanegaard vil være frigjort til Nedlæggelse, ligesom ogsaa Værkstederne ville kunne overflyttes til de nye Etablissementer, og deres Bygninger og Plads frigives til Nedbrydning og Disposition.

Det er en Selvfølge, at dette Afsnits meget omfattende Arbejder ville kunne udføres med større eller mindre Hurtighed alt, eftersom det maatte findes hensigtssvarende, og Bevillingerne dertil maatte blive givne.

#### 2det Afsnit.

Naar den nuværende Hovedbanegaard er frigjort for Trafiken (efter at denne for de vestlige Hovedbaner er henlagt til den nye Centralstation), sløjfes den, og der skrives til

- f. Anlægget af den resterende Del af Boulevardlinien (fra Gyldenløvesgade til Passagen under Vesterbrogade).

Under dette Afsnit ville fremdeles Frederiksund- og Nordbanen kunne drives fra den nuværende Nordbanegaard (Station II) og Klampenborgbanen fra den nuværende Klampenborgbanegaard (Station III).

#### 3die Afsnit.

Efter Boulevardliniens Fuldførelse føres hele Nord- og Klampenborgbanens Trafik over Østerbro Station ad Boulevardlinien til den nye Centralstation,



og Frederikssundbanens Trafik føres ligeledes til denne Station over Valby med Rebroussement ved Frederiksberg. Herved bliver hele Resten af den gamle Stations Areal frigjort til

- g. Ombygningen af den nye Centralstations nordlige Udløbslinier over St. Jørgenssø til Frederiksberg og Nørrebro Stationer, hvilke Linier da frit kunne hæves ud af samtlige skærende Vejes Niveau. Samtidig hæves den under b nævnte Forbindelsesbanes nordlige Ende til Nordbanens nye Niveau.

Under dette Afsnit maa den nuværende Nørrebro Station ved særlige Tog sættes i Forbindelse med Nordbanen over Hellerup og med de øvrige Banelinier ad den under a nævnte Forbindelsesbane over Svanemøllen og Østerbro Station.

#### 4de Afsnit.

Efter Fuldførelsen af Arbejderne under 3die Afsnit føres Frederikssundbanens Trafik direkte fra Frederiksberg til Centralstationen, og den nuværende Nørrebro Station sættes ved særlige Tog i Forbindelse med Frederiksberg Station og Centralstationen ad de løftede Banelinier, med hvilke den vil være bleven forbunden ved Rampe, og man vil da kunne foretage det sidste af Projektets Arbejder,

- h. Ombygningen af Banestrækningen Nørrebro-Hellerup og Sænkningen af den vestlige Ende af den under a nævnte Forbindelsesbane til det nye Niveau for førstnævnte Banestrækning.

Til Udførelsen af Afsnittene 3 og 4 maa der for hvert kalkuleres 1 Aar. Nørrebro maatte saaledes i 2 Aar nøjes med at have Forbindelse til den

ene eller den anden Side. Kunde man foretage Arbejderne under de to Afsnit samtidig, vilde de alle kunne udføres i Løbet af 1 Aar, naar man i dette Tidsrum helt vilde nedlægge Nørrebro Station. Ved saadan Fremgangsmaade vilde der, foruden Fremme af hele Anlægget, tillige vindes Besparelser i Anlægsomkostningerne.

Den største, om end ikke meget betydende Forstyrrelse, som Projektets Gjennemførelse fremkalder for Driften, er den midlertidige Drift af Frederikssundbanen over Valby og den ligeledes midlertidige Henvisning af Nørrebro Station til kun at have Forbindelse til den ene eller den anden Side (eller eventuelt denne Stations midlertidige fuldstændige Nedlæggelse).

Med Hensyn til det Tidsrum, i hvilket Projektet kan gennemføres, skal her kun bemærkes, at den korteste Tid, hvori det kan ske, maa kalkuleres:

for 1ste Afsnits Vedkommende til . . . . . 3 $\frac{1}{2}$  Aar  
(den østlige Linie og Østerbro Station ville medtage 2 $\frac{1}{2}$  Aar).

for 2det Afsnits Vedkommende til . . . . . 1 »  
» 3die » » » . . . . . 1 »  
» 4de » » » . . . . . 1 »

i Alt til 6 $\frac{1}{2}$  Aar

eller, naar Nørrebro Station midlertidig helt nedlagdes, til 5 $\frac{1}{2}$  Aar. — Som tidligere udtalt, vilde Arbejderne under 1ste Afsnit kunne udstrækkes over et meget længere Tidsrum, hvad der ikke vilde medføre anden uheldig Virkning end, at de nuværende Forholds Forbedring blev udsat.

Det paa et temmelig detailleret Projekt og paa vidtgaaende Undersøgelser baserede Overslag over den Udgift, som det foran beskrevne Flertalsforslag vil foranledige, giver følgende Resultat (jvf. Bilag Nr. 9):

1. Anlægget af den østlige nye Nordbanelinie fra Hellerup til Østerbro Station, begge inkl., og af den nordlige Forbindelsesbane over Vognmandsmarken vil koste ..... Kr. 3,250,000
2. Anlægget af den mellemste Forbindelsesbane (Nørrebro—Frederiksberg) - 140,000
3. Anlægget af den sydlige Banelinie mellem Centralstationens Godsbangård, denne inkl., og Vigerslev, desuden samtlige Bolværker ved Kallebostrand og Gasværkshavnen ..... - 6,610,000
4. Anlægget af den sydlige Forbindelsesbane over Valbymark ..... - 150,000
5. Anlægget af den nye Centralstations Personbanegaard ..... - 2,700,000
6. Anlægget af Passagerne under Vesterbrogade ..... - 550,000
7. Anlægget af Boulevardlinien fra Østerbro Station til Gyldenløvesgade ... - 1,840,000
8. Opførelsen af de nye Værkstedsbygninger med alt Tilbehør ..... - 1,500,000
9. Fuldførelsen af Boulevardlinierne fra Passagen under Vesterbrogade til Gyldenløvesgade samt Ombygningen af Centralstationens nordlige Udløbs-

---

At overføre... Kr. 16,740,000

	Overført . . . Kr. 16,740,000
linier over det gamle Banegaards-	
terræn . . . . .	- 500,000
10. Anlæg af Viadukter i Stedet for	
Niveau-Overkjørsler paa Stræknin-	
gerne imellem St. Jørgenssø og	
Frederiksberg, henholdsvis Hellerup	- 1,810,000
	<hr/>
	Ialt . . . Kr. 19,050,000
	<hr/>

I ovenstaaende Overslag er indbefattet Omkostningerne ved Anlægget af de nye mindre Stationer, som ere projekterede, ligesom ogsaa ved Indvindingen fra Kallebostrand af et ca. 1,600,000 Kvadratalen stort Areal, hvoraf dog kun de  $\frac{3}{4}$  Dele strax behøves til Stationsanlæg m. v., medens Resten reserveres til fremtidige Udvidelser og til Oplagspladser for Private.

Til det ovenanførte Beløb af 19,050,000 Kr., der kun omfatter den egentlige Anlægsudgift, maa føjes det Beløb, der udkræves til Erhvervelsen af de til Anlægget fornødne Arealer udover dem, der indvindes fra Kallebostrand. Dette Beløb er vel meget vanskeligt at beregne, men da det spiller en betydelig Rolle i den Udgift, som Projektets Gennemførelse vil foranledige, har Kommissionen troet at burde søge at komme det saa nær som muligt. Den har derfor ladet foretage en detailleret Beregning over de Arealer, der behøves, og ansat dem til saadanne Værdier, som skjønnes at være passende (Bilag Nr. 10). Resultatet af denne Beregning er følgende:

## at der af Arealer, tilhørende Staten,

	Mark- jord Tdr.Land	til Værdi Kr.	Havejord og Bygge- grund □ Alen	til Værdi Kr.	Samlet Værdi Kr.
vil være at afgive.	2.3	23,000	209,700	2,408,400	2,431,400
hvoraf kan mage- lægges med anden Grund . . . . .	—	—	108,600	351,600	351,600
Rest . .	2.3	23,000	101,100	2,056,800	2,079,800

at der af Arealer, tilhørende Kjøbenhavns Kommune  
og Havnevæsen,

	Mark- jord Tdr. L.	til Værdi Kr.	Havejord og Bygge- grund □ Alen	til Værdi Kr.	Samlet Værdi Kr.
vil være at afgive.	58.6	501,500	331,000	4,672,500	5,174,000
hvoraf kan mage- lægges med anden Grund . . . . .	—	—	34,900	433,400	433,400
Rest . .	58.6	501,500	296,100	4,239,100	4,740,600

## og at der af Arealer, tilhørende Private,

	Mark- jord Tdr.Land	til Værdi Kr.	Havejord og Bygge- grund □ Alen	til Værdi Kr.	Samlet Værdi Kr.
vil være at afgive.	20.5	132,500	61,000	218,600	351,100
hvoraf kan mage- lægges med anden Grund . . . . .	1.0	10,000	20,100	83,500	93,500
Rest . .	19.5	122,500	40,900	135,100	257,600
hvortil Erstatning for Huse, Bygninger o. desl. . . . .					122,000
Ialt . .					379,600

Erstatningerne ville altsaa beløbe sig til:

til Staten .....	Kr. 2,079,800
- Kommunen og Havnevæsenet.....	- 4,740,600
- Private .....	- 379,600
	Ialt... Kr. 7,200,000

I denne Beregning er der ikke taget Hensyn til det betydelige og værdifulde Areal, som indvindes ved Opgivelsen af den nuværende Banegaard, ligesom heller ikke til det Areal, som indvindes fra Kallebostrand. Endvidere er forudsat, at der ikke vil være at yde Kommunerne Erstatning for de Gade-Arealer, som indrages til Jernbaneanlægget, derunder indbefattet Anlægget igjennem Boulevarden, men at Kommunerne paa den anden Side heller ikke ville have at yde Erstatning for de Arealer, som af Jernbanen afgives til nye Veje og Gader.

Gennemførelsen af det af Kommissionens Flertal anbefalede Projekt vil altsaa i det Hele medføre en Udgift til Anlæg af ..... Kr. 19,050,000 og til Erhvervelse af fornøden Grund og

Ejendom af.....	- 7,200,000
	Ialt... Kr. 26,250,000

Men fra dette Beløb bør drages dels Værdien af den Del af det fra Kallebostrand indtagne Areal, der ikke strax behøves til Stationsanlæg, hvilken Del udgjør ca. 400,000 Kvadratalen, og dels Værdien af den Del af det gamle Banegaardsterræn, der ikke behøves til det nye Jernbaneanlæg, og som udgjør ca. 312,000 Kvadratalen. Af dette Areal vil ca. 100,000 Kvadratalen behøves til Anlæg af nye Gader, medens Resten 212,000 Kvadratalen vil kunne afhændes som Byggegrund.

Da Kjøbenhavns Kommune har en Tilbagekjøbsret til henved Halvdelen af det sidstnævnte Areal, og da

Kommissionen ikke ved, hvorledes Kommunen vil stille sig til denne Ret, navnlig ved Magelæg, har Kommissionen ment at burde holde Værdien af de omhandlede Arealer udenfor Overslaget.

Endnu bemærkes, at der til eventuelt Anlæg af en Bane igjennem Amager vil behøves af fremmed Grund, grænsende op til den projekterede Centralstation, ca. 100,000 Kvadratalen, hvis Erhvervelse det formentlig vilde være rigtigt strax at sikre sig.

## X.

### Sammenligning imellem Direktionens og Kommissionens Flertals Projekt.

Det ligger nær at anstille en Sammenligning mellem Udgifterne til Gjennemførelsen af det foreliggende, af Flertallet anbefalede Projekt og af det af den tidligere Direktion anbefalede, med hvilket hint i det foregaaende er bleven sammenstillet i forskellige andre Henseender. Anlægsomkostningerne ved Direktionens Projekt ere meddelte Pag. 11—13 og udgjøre — som der anført — 16,875,000 Kr., idet man gaar ud fra det Overslag, ifølge hvilket Østerbro Station anlægges definitivt.

For at Sammenligningen mellem Flertallets og dette Projekt i Henseende til Omkostningerne kan finde Sted, maa imidlertid Direktionens Overslag undergaa forskellige Modifikationer. Saaledes maa:

Post 1. hvori er indbefattet Opførelsen

af en fælles Viadukt for Vodroffsvej og Ørstedsvej med tilhørende Vejforlægninger, formindskes med det dertil beregnede Beløb,

som andrager . . . . . Kr. 440,000.

At overføre... Kr 440,000

	Overført... Kr.	440,000
Post 2.	Opførelsen af Viadukter, hvorved Vest- og Nordbanen bringes ud af Niveau med Bülowvej, med tilhørende Vejforlægninger helt udgaa med .....	» 400,000
Post 3.	Værkstedernes Opførelse, som er ansat til..... Kr. 2,700,000, medens Flertallets Overslag kun har » 1,500,000, formindskes med Differencen eller .....	» 1,200,000
Post 5.	paa Grund af, at Nørrebro Station nu er anlagt midlertidigt, formindskes med.....	» 300,000
Post 8.	Anlæg af Spor fra Østerbro Station til Toldboden, hvilket ikke er optaget i Flertallets Overslag, helt udgaa med ....	» 300,000
Post 9.	da Flertallets Projekt til Spor fra Østerbro Station til Nordre Havn er affattet efter en betydelig mindre Maalestok end Direktionens, Overslaget for dette til Sammenligning reduceres med	» 450,000
	ialt... Kr.	3,090,000
	hvorved Overslaget, lydende paa .....	» 16,875,000
	reduceres til... Kr.	<u>13,785,000</u>

Men i denne Sum bør yderligere foretages en Reduktion paa Grund af, at de benyttede Prisenheder paa forskellige Punkter ere en Del lavere i Flertallets end i Direktionens Overslag. Efter en Sammenligning imellem de to Overslag, der er foretagen med saa stor



Nøjagtighed, som det efter Omstændighederne har været muligt, er man kommen til det Resultat, at Direktionens Overslag paa 13,785,000 Kr. bør reduceres til 12,643,000 Kr.

Til denne Anlægssum maa imidlertid — ligesom det er sket ved Flertallets Overslagssum — lægges Udgiften til Erhvervelse af de Arealer, der udkræves til de anførte Udvidelsesarbejder. Der behøves

	af Statens Ejendom		af Kommunens og Havnevæsenets Ejendom		af Privates Ejendom	
	Kvadrat- alen	Værdi Kr.	Kvadrat- alen	Værdi Kr.	Kvadrat- alen	Værdi Kr.
til Østerbro Station .	368,750	4,425,000	—	—	38,900	544,500
- Hjelpestationen ved Kallebostrand . . .	—	—	100,000	2,000,000	—	—
- Hovedstationens Udvidelse mod Øst	—	—	40,000	1,200,000	—	—
- Ladegaardsmarkens Inddragelse . . . .	—	—	209,000	2,090,000	—	—
- Værkstedsanlæg . .	—	—	—	—	372,000	1,116,000
- de nye Forbindel- seslinier og Nord- banesporene . . . .	4,000	40,000	37,400	93,500	360,000	945,000
Ialt . .	372,750	4,465,000	386,400	5,383,500	770,900	2,605,500

Erstatningerne ville altsaa beløbe sig til:

til Staten . . . . . Kr. 4,465,000  
 - Kommunen og Havnevæsenet . . . . . - 5,383,500  
 - Private . . . . . - 2,605,500

Ialt . . . . . Kr. 12,454,000

som lagt til Anlægssummen . . . . . - 12,643,000

giver en Sum af . . . . . Kr. 25,097,000

Til begge Overslag, saavel for Direktionens som

for Flertallets Projekt, er saavidt som muligt benyttet samme Arealpriser.

I det anførte Udgiftbeløb er ikke indbefattet Udgiften til Bortskaffelsen af Niveauoverkjørslerne over Vodroffvej, Ørstedsvej og Bülowssvej.

Skjønt Flertallet mener, at disse Overkjørsler ikke ville kunne fjernes paa nogen tilfredsstillende Maade, naar Direktionens Projekt fastholdes, har man dog for at kunne anstille en økonomisk Sammenligning imellem dette og Flertallets Projekt ment i Overslaget for hint at burde optage et Beløb for disse Arbejder, Udgiften dertil er i Direktionens Projekt ansat

for selve Anlægget til ..... Kr. 840,000  
og for den fornødne Grunderhvervelse til - 1,250,000

Ialt... Kr. 2,090,000

og da dette Beløb formentlig er ikke lidet lavere end det, som i Virkeligheden vilde udfordres, og altsaa i Favør af Direktionens Projekt, har man ikke taget i Betænkning at benytte det.

Lægges de anførte ..... Kr. 2,090,000  
til den ovenfor udfundne Overslagssum af - 25,097,000

fremkommer som Totaludgift for Direk-

tionens Projekt..... Kr. 27,187,000  
imod Totaludgiften for Flertallets Projekt - 26,250,000

Men da den sidste Post som tidligere udviklet bør formindskes med Værdien af de indvundne Arealer, — den gamle Stationsplads og de ved Kallebostrand indvundne 400,000 Kvadratalen, — saa viser det sig, at Direktionens Projekt til trods for dets betydelige Mangler vil blive betydeligt dyrere at gennemføre end Fler-

tallets, og at Staten ved at vælge Flertalsprojektet vil spare flere Millioner Kroner, selv om Kommunen fuldtud skulde hævde sin Tilbagekjøbsret til en Del af det gamle Banegaards-Terræn.

Foruden denne økonomiske Fordel frembyder Flertallets Projekt, sammenlignet med Direktionens Projekt, som tidligere udviklet forskellige andre, hvoraf her kun følgende skulle fremhæves:

1. at der efter det tilvejebringes en virkelig Centralstation af tilbørlig Størrelse saavel for Person- som for Godstrafiken i umiddelbar Forbindelse med Værksteder og Oplagspladse saavel for Jernbanen som for Publikum og saaledes beliggende, at senere fornødne Udvidelser let kunne foretages. I Modsætning hertil giver Direktionens Projekt, selv under Forudsætning af, at Banens Værksteder henflyttes til en Forstadsstation, — vel en Slags Centralstation, men denne vil blive utilstrækkelig selv for den nuværende Person- og Godstrafik og vil ikke kunne udvides uden en meget betydelig Bekostning.

En særlig Fordel ved Flertalsprojektet er det, at saavel Godsbanegaarden som Værksteder og Oplagspladse komme til at ligge i umiddelbar Nærhed af den nye Gasværkshavn.

2. at Banenættets Drift vil blive betydeligt simplere og billigere efter Flertallets end efter Direktionens Projekt, navnlig paa Grund af at Østerbro Station med de omkring den liggende Etablissementer efter sidstnævnte Projekt kommer i en uklar og mangelfuld Forbindelse med det øvrige Banenæt. I Flertallets Projekt, hvor der er tilvejebragt en virkelig Centralstation, hvorfra alle Hovedstadens Tog afgaa, og hvortil de ankomme, er Østerbro bragt i

- en klar og god Forbindelse med Centralstationen og det øvrige Banenæt. En særlig Fordel frembyder Flertalsprojektet derved, at Tog fra Vestbanerne kunne gaa over paa Nordbanerne og omvendt uden at rebroussere paa Centralstationen,
3. at de saa generende Niveauoverkjørsler i Byens nærmeste Omegn efter Flertalsprojektet tjernes og erstattes med Viadukter i langt større Omfang end efter Direktionsprojektet, i hvilket det endog næppe vil være muligt selv med en betydelig Bekostning at fjerne de nærmest Hovedstationen liggende Overkjørsler.

## XI.

### Mindretallets Udtalelse.

Undertegnede Mindretal (*Hedemann og Koefoed*) har ikke kunnet slutte sig til Flertallets Forslag om Ordningen af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, hvilket Forslag i flere Henseender er beslægtet med det Hammerich'ske Projekt til samme Ordning, særlig forsaavidt angaar en Opgivelse af den nuværende Banegaard samt Anlægget af nye, forsænkede Stationer med en forsænket Forbindelsesbane langs Boulevarden.

Vi skulle her gjentage de væsentligste af de af os tidligere (se Bilag Nr. 6, 7 og 8) fremsatte Bemærkninger imod Flertallets Forslag og tilføje enkelte nye.

De Interesser, der knytte sig til den nuværende Banegaard og til Frederiksberg Station, som i Aarenes Løb har arbejdet sig op til en forholdsvis betydelig Trafik, tilsidesættes dels ved at flytte Banegaarden og dels derved, at den nævnte Station, som nu ligger saavel paa Frederikssundbanen som paa samtlige imod Vest udgaaende Hovedbaner, fremtidigt vilde komme til at ligge alene paa Frederikssundbanen og i sit

Forhold til bemeldte Hovedbaner vilde komme til at ligge paa en Sidebane, Vigerslev—Frederiksberg, hvorved den vilde miste den overvejende største Del af sin Betydning for det hosliggende Opland, hvis allerede stedfundne Bebyggelse tildels er baseret paa Stationens nuværende Beliggenhed i Jernbanenættet. Samtidigt forstyrrer Flertalsforslaget de bestaaende og paatænkte Kommunikationslinier Syd for Vesterbrogade, medens det til Gjengjæld tilvejebringer nye Kommunikationer Nord for samme Gade, hvortil der efter de lokale Forhold ikke synes at være nogen Trang.

De forsænkede Anlæg ville baade ved deres Udførelse og ved deres Vedligeholdelse efter vor Mening være udsatte for Ulemper af Grundvand, Overfladevand og Sne, i sidstnævnte Henseende særlig paa den Strækning, hvor Boulevardbanen er indfattet af Beklædningsmure; de ville fremdeles tildels lide af Mangel paa Luft og Lys, hvorhos de forsænkede Stationers Trappekommunikationer ville medføre væsentlige Ulemper for Publikum. Flertallet mener rigtignok, at disse Ulemper enten ikke ville vise sig eller ikke have nogen Betydning, og det maa indrømmes, at det først ved selve Anlægget og under Vedligeholdelsen vil vise sig, om nogle af de nævnte Ulemper ville komme tilstede; men det vil neppe kunne benægtes, at man med Sikkerhed ganske undgaar disse Ulemper ved at holde Anlægene i Niveau med Terrænet, og at der ikke er nogen Grund til at paaføre vort Publikum de uhensigtsmæssige og ubekvemme Trappekommunikationer, fordi man paa flere Steder i Udlandet har været nødsaget til paa Grund af lokale Forhold at finde sig i dem.

Den af Flertallet foreslaæde, forholdsvis kostbare Boulevardbane, som deler den 160 Fod brede Boulevard i 2 smalle Gader af 65 Fods Bredde, og som

tilvejebringer Forbindelse mellem Vestbanegaarden paa den ene Side og Østbanegaarden med Dampfærgehavn og Nordhavn paa den anden Side, er efter vor Mening overflødig, saavel naar henses til den lokale Trafik, som naar henses til Trafiken med de nævnte Havne, idet den paagjældende Godstrafik vil kunne betjenes af den paatænkte Ringbane, saaledes at den ikke behøver at berøre den vestre Hovedbanegaard, og den pr. Dampfærge gjennemgaaende Persontrafik formentlig altid vil og bør have forsvindende Betydning. Hvis denne Boulevardbane iøvrigt skulde gjøre den af Flertallet forventede Nytte, og hvis det — saaledes som Flertallet mener — skulde blive nødvendigt at fordoble Sporenes Antal paa de fra Banegaarden udgaaende Banegrene, vilde det formentlig være ligesaa nødvendigt at fordoble Sporenes Antal paa Boulevardbanen eller — i det mindste — at holde sig denne Mulighed aaben ved strax at anlægge Kanalen i den til det større Antal Spor svarende Bredde.

Indkjørslen til Flertalsforslaget Vestbanegaard er med Hensyn til Kurveforholdene ikke væsentligt bedre end Indkjørslen til den nuværende Banegaard; men det maa formentlig betragtes som en absolut Forværelse af Forholdene, naar den nuværende horisontale Udkjørsel ændres til en Niveauforandring paa c. 30 Fod, der overvindes ved Hjælp af en omtrent ved Vesterbrogade begyndende Stigning af 1 : 115; thi ikke alene Nordbanen og Klampenborgbanen skulle benytte denne Stigning, men ogsaa Frederikssundbanen, hvis stærkeste Stigningsforhold iøvrigt er 1 : 150, og hvis Trafikevne altsaa vilde formindskes ved bemeldte Stigning af 1 : 115. Om dette Stigningsforhold end ved den nu almindelige Toglængde skulde være af mindre Betydning for Klampenborgbanen, hvis Maximumsstigning er 1 : 250, saa vilde det dog formentlig

forhindre, at denne Toglængde forøges, naar andre Forhold iøvrigt maatte tilstede saadan Forlængelse, og det vilde utvivlsomt i væsentlig Grad formindske denne Banes Trafikevne. Det samme gjælder — skjøndt i i noget mindre Grad — om Flertalsforslagets østre Nordbane, i hvilken Stigningsforholdet 1:150 findes anvendt.

Ifølge Flertalsforslaget agtes Banen ført fra Østbanegaarden imod Nord dels i Indskæring og dels paa Dæmning med enkelte Passager for de tilstødende Gader og Veje enten over eller under Banen. Dette er ganske vist i visse Henseender fordelagtigt, men da der for Tiden er Tale om, og da det maaske inden lang Tid vil blive realiseret at gjøre Nordhavnen til Frihavn og da at benytte de Vest for Nordhavnen liggende Arealer til merkantile og industrielle Anlæg, der ere baserede paa Frihavnen, saa forekommer det os, at bemeldte Del af Baneanlægget, saaledes som det er foreslaaet af Flertallet, vilde paa en mindre heldig Maade paavirke disse Arealers Benyttelse, idet Forbindelsen mellem dem og Havnen med tilhørende Havnespor m. m. maatte ske gennem de enkelte Viadukter. Det forekommer os, at det for disse Arealers Benyttelse vilde være hensigtsmæssigst, at de overalt kunde sættes i bekvem Forbindelse med Havnesporene m. m., og at derfor det hele Havneplads- og Sporareal overalt kom til at ligge omtrent i samme Niveau som bemeldte Arealer.

Forsaavidt der fra Flertallets Vestbanegaard skal afgaa Klampenborgtog snart over Nørrebro Station og snart ad Boulevardbanen, saa fremstaa paa denne og dens Fortsættelse to nye Mellemstationer, nemlig den østre Banegaard og Stationen ved Svanemøllen, medens der paa den førstnævnte Rute fremstaa en ny Mellemstation — ved Sygehjemmet. Disse nye

Mellemstationer i Klampenborgtrafikken synes at kunne fremkalde væsentlige Besværigheder for Driften. Det er efter Flertalsforslaget Hensigten ogsaa at kunne afsende særlige Klampenborgtog fra Østbanegaarden, men hvad enten disse Tog afsendes ad den ene eller den anden Vej og fra det ene eller det andet Sted, saa vil der i alle Tilfælde ikke kunne afsendes ialt flere Tog, end der hidtil har været afsendt fra den nuværende Banegaard, idet Stationen ved Klampenborg i sin nuværende Tilstand ikke er istand til at modtage flere Tog end det hidtil største Antal afsendte Tog. Det Antal Klampenborgtog, som vilde komme den østlige Del af Byen tilgode, vilde altsaa blive berøvet den vestlige Del af Byen, som hidtil har været i Besiddelse af Fordelen ved det større Togantal, — noget, som sikkert vilde vække berettiget Misfornøjelse. For at kunne forøge Klampenborgtogenes Antal, maatte Stationen ved Klampenborg underkastes en i Flertalsforslaget ikke paaregnet Udvidelse, og maatte der sandsynligvis anlægges flere Spor paa Strækningen Hellerup—Klampenborg, hvilket atter vilde medføre en gennemgribende Forandring af Hellerup og Charlottenlund Stationer.

Hvis Flertallets Østbanegaard skal — med Hensyn til Persontrafikken paa Syd- og Vestbanerne — faa den forventede Betydning for den østlige Del af Byen, saa burde Syd- og Vestbanetog (forsaavidt de ikke afgaa fra og til Helsingør) udsendes fra og ankomme til nævnte Station, d. v. s. den saakaldte Centralstation ved Vesterbro vilde — hvad Persontrafikken angaar — indskrænkes til at blive Hovedstation for Nordbanen og Frederikssundbanen samt Station for en Del af Klampenborgtrafikken, medens Stationen ved Østerport vilde blive Hovedstation for Syd- og Vestbanerne og Station for en anden Del af Klampenborgtrafikken,



saaledes at der, istedetfor en Centralstation ved Vesterbro vilde fremstaa to selvstændige Stationer, henholdsvis ved Vesterbro og ved Østerport, hvorved et af Flertallets Formaål, at tilvejebringe en virkelig Centralstation, vilde være tilintetgjort.

Naar alle Tog paa Frederikssundbanen henvises til Banegaarden ved Vesterbro, vil Flertallets Forslag ikke i nogen Henseende forbedre Forbindelsen mellem denne Bane og den østre Del af Kjøbenhavn.

Flertalsforslaget løser saa godt som fuldstændigt den Opgave, at undgaa Skæring i Niveau med offentlige Veje og Gader, hvilket selvfølgelig maa betragtes som en Fordel, skjøndt vi ikke tillægge Ulemperne ved Niveauoverskæringerne en saa stor Betydning, at det skulde kunne forsvares at bringe store Ofre til deres Fjernelse. Det maa i denne Henseende vel bemærkes, at de bestaaende Baner ere anlagte, førend de hosliggende Arealer bleve indtagne til Bebyggelse, saaledes at de vedkommende dengang, da Bebyggelsen fandt Sted, maa have været sig de ved Banerne klæbende Ulemper fuldt bevidste. Det kan efter vor Mening derfor ikke med Billighed forlanges, at disse Ulemper skulde fjernes paa Statsbanernes Bekostning alene, men det forekommer os, at Initiativet til at fjerne de bestaaende Niveauoverskæringer burde tages af vedkommende Beboere, Kommuner og Sporvejselskaber, der da maatte være nødsagede til at nøjes med saadanne Forbedringer, som efter Omstændighederne kunde opnaas for en rimelig Bekostning.

De meget betydelige tekniske Arbejder, som indbefattes under Flertalsforslaget, skulle ifølge dette udføres i 4 Afsnit og skulle kunne udføres i et Tidsrum af mindst  $5\frac{1}{2}$  à  $6\frac{1}{2}$  Aar. Uagtet de under 1ste og 2det Afsnit indbefattede Arbejder hvert for sig ikke

ville være svarende til deres Hensigt, førend samtlige disse Arbejder i deres Helhed ere fuldførte, og uagtet disse Arbejder derfor burde fremskyndes saa meget som muligt, saa er det dog næppe sandsynligt, at de fornødne Pengemidler ville kunne bevilges saa rundeligt, at det opstillede Program vil kunne følges. Det forekommer os sandsynligt, at — særlig det første Afsnit — maatte deles i flere Underafsnit, hvorved Størrelsen af det paaregnede Tidsrum i meget væsentlig Grad vilde blive forøget. Under dette lange Tidsrum vilde Banernes Drift være udsat for meget betydelige Ulemper, snart derved at Forbindelsen mellem den nuværende Banegaard og Havnebanen midlertidigt føres over Frederiksberg og Valby, — snart derved at Østerbro Station midlertidigt er afskaaret fra direkte Forbindelse med den nuværende og den nye Station ved Vesterbro, — snart derved at Frederikssundbanens Trafik midlertidigt føres over Valby med Rebroussement paa Frederiksberg Station, — snart derved at den hele Nordbane- og Klampenborg-Trafik midlertidigt føres alene ad Boulevardbanen, — og snart derved at Nørrebro Station, hvis den ikke midlertidigt ganske nedlægges, kun ved særlige Tog midlertidigt kan sættes i Forbindelse enten med Nordbanen over Hellerup og med de øvrige Banelinier over Stationerne ved Svanemøllen og Østerbro eller med Frederiksberg Station og Centralstationen ved Vesterbro. Først naar det hele System efter et langt Tidsforløb er fuldført, vil det kunne bringes i planmæssig Drift, og ville de midlertidige Driftsforanstaltninger kunne ophøre, saaledes at det næppe med Rette kan siges, at de paagjældende Arbejder kunne udføres, uden at lægge Driften Hindringer i Vejen. En af vore Hovedindvendinger mod Flertalsforslaget er derfor ogsaa den, at der under dets Gjennemførelse vil fremkomme

meget betydelige Ulemper og Vanskeligheder, og at disse Ulemper og Vanskeligheder først fjernes, naar Forslaget i sin Helhed er gennemført.

Medens den almindelige Færdsel vel vilde være vel tjent med Niveauoverkjørslernes Fjernelse, saa maa det dog bemærkes, at saavel Anlægget af de forsænkede og opdæmmede Banestrækninger som Bygningen af Viadukterne i høj Grad vilde genere den almindelige Færdsel, saa længe disse Arbejder ere under Udførelse, saaledes at det heller ikke i denne Henseende med Rette kan siges, at Gjennemførelsen af Flertalsforslaget ikke frembyder nogen Vanskelighed af Betydning.

Endelig forekommer det os, at de under Flertalsforslaget indbefattede tekniske Arbejder, der — inkl. Arealerhvervelse, Dampfærgeanlæg, Montering og fornøden Forøgelse af Driftsmateriellet — ville repræsentere en Kapital af c. 30 Millioner Kroner, ere meget for storartede og kostbare i Forhold til den Trafik, som nu haves, og som sandsynligvis i en lang Aarrække vil finde Sted, i hvilken Henseende eksempelvis kun skal nævnes, at den nye Banegaardsplads ved Vesterbro er 4 à 5 Gange saa stor som den nuværende Banegaardsplads, og at der til Værkstedsanlæg paaregnes et Areal paa c. 30 Td. Land, medens et Areal paa henimod 20 Td. Land vilde være tilstrækkelig stort. Vi formene, at den stærke Tilvæxt i Trafiken, som en Tid lang fandt Sted, ikke vil fortsætte sig, — hverken naar henses til den lokale Trafik, eller naar ses hen til den transiterende Trafik —, og at en hvilken som helst Ordning af Banegaardsforholdene i og for sig ikke vil kunne bidrage væsentligt til en Forøgelse af den ene eller den anden Trafik.

Støttede til de anførte Bemærkninger maa vi anbefale, at Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn søges ordnede paa en til vore Forhold mere passende Maade end den, der er behandlet i Flertalsforslaget, og vi kunne i saa Henseende ganske slutte os til Hovedtanken i den ældre Banegaardskommissions Flertalsforslag og i den forhenværende Jernbanedirektions dermed samstemmende Forslag; nemlig at den nuværende Banegaard bevares som Centralbanegaard for Kjøbenhavn efter at være underkastet saadan Udvidelse, som Forholdene tilstede, og at de til Forbedring af Trafikmidlerne fornødne yderligere Anlæg udføres paa Grundlag af det bestaaende efter Haanden, som Trangen dertil maatte vise sig. Idet vi saaledes slutte os til denne Hovedtanke, nære vi imidlertid en afvigende Anskuelse om Nødvendigheden af flere af den ældre Banegaardskommissions Flertal og af den forhenværende Jernbanedirektion paatænkte Anlæg, dels fordi Havneforholdene ved Kjøbenhavn siden den Tid have udviklet sig i bestemt Retning — imod Nord —, og dels fordi Kjøbenhavns Fremtid i det Hele taget ikke synes os at være saa lys nu som dengang.

De Anlæg til Ordningen af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, som vi derefter kunne anbefale, ere følgende:

Anlæg af Havnespor og af de fornødne Etablissementer for Godstrafik — ved Nordhavnen i Forbindelse med en i dennes Nærhed anlagt Dampfærgehavn.

Undertegnede *Koefoed* formener, at der i Forbindelse med denne Godsstation bør ved Citadellet og saavidt muligt stødende til Toldbodvejen anlægges en Personstation for Lysttrafikken til Klampenborg og Nordsjælland samt for den nye Kystbane til Helsingør, fordi

Adgangen til at benytte Jernbanerne til Lystrejser derved vilde lettes for en stor Del af Byens Befolkning, og fordi Persontrafiken paa Centralbanegaarden derved vilde formindskes; medens undertegnede *Hedemann* anser en saadan Personstation for at være overflødig samt formener, dels at den vilde komplicere Driften, dels at Kystbanen bør indledes til den nuværende Banegaard, Centralbanegaarden, idet det tillige maa bemærkes, at en saadan østlig Personstation vilde medføre en kostbar Udvidelse af Banen Hellerup—Klampenborg, hvis Kystbanen ikke skulde blive anlagt, eller dens Anlæg skulde blive udsat.

Anlæg af Spor fra denne østre Banegaard til Hellerup Station og Udvidelse af denne Stations Spor-system.

Anlæg af en Ringbane fra samme Banegaard forbi Vangegaard og Nørrebro Station til nuværende Banegaard og af et Spor fra Vangegaard til Hellerup Station.

Anlæg af en Forbindelsesbane fra Nørrebro Station til Frederiksberg Station.

Udvidelse af Nørrebro og Frederiksberg Stationer, særlig af deres Sporsystemer.

Udvidelse af den nuværende Banegaard omtrent saaledes, som den var foreslaaet af den forhenværende Jernbanedirektion, og med Viadukt for Vodroffsvej og denne Vejs Forlæggelse.

Anlæg af Remiser med tilhørende Kulgaard og mindre Værksted m. m. paa en Udvidelse af Jernbandedæmningen over St. Jørgensø.

Anlæg af nyc Maskinværksteder paa Opfyldning i Kallebostrand med tilhørende Forbindelsesbane til Vestbanen ved Vigerslev, hvilke Værksteder

eventuelt ogsaa kunne anlægges enten ved Frederiksberg Station eller ved Nørrebro Station.

Fjernelse af de nuværende Maskinværksteder og det af disse indtagne Areal at indrette til Godstrafik.

De her nævnte Anlæg afvige deri fra de af den forhenværende Jernbanedirektion paatænkte Anlæg:

at alle Lokalteter for Persontrafikken paa den østlige Banegaard eventuelt bortfalde;

at Viadukterne for Bülowvej samt Forlægningen af denne Vej og af Ørstedvej bortfalde;

at Benyttelsen af den tilvenstre for Jernbanen liggende Ladegaardsmark bortfalder, idet denne Mark ved Vodroffsvejs Forlæggelse bliver ubrugelig til Jernbaneformaal;

at de nye Maskinværksteder eventuelt anlægges paa Opfyldning i Kallebostrand med en Forbindelsesbane til Vigerslev;

at Udvidelsen af Havnebanen ved Kallebostrand, det saakaldte Kajprojekt, stilles i Bero i det mindste saa længe, indtil en Uddybning af den sydlige Adgang til Havnen maatte blive realiseret, og

at lokale Remiser med Tilbehør strax agtes tilvejebragte udenfor den nuværende Banegaard, medens de i Jernbanedirektionens Forslag foreløbig ere bibeholdt paa de nuværende Værksteders Areal.

I Modsætning til Flertallet formene vi, at den ved de ovennævnte Foranstaltninger foreslaaede Ordning af Banegaardsforholdene vil være tilfredsstillende og tilstrækkelig for en saa lang Tid, som man behøver at tage i Betragtning. Vi formene, at den ved Ringbanen og Forbindelsesbanen Nørrebro Station—Frederiksberg Station tilvejebragte Forbindelse mellem de forskjellige Stationer, Nordhavnen og Dampfærgen er fuldt ud tilfredsstillende for Godstrafiken (undertegnede

*Koefoed* anser det ikke for nødvendigt, at der for Persontrafikken etableres nogen direkte Jernbaneforbindelse mellem den østre og den vestre Banegaard ad en Boulevardbane eller desl., fordi en saadan Forbindelse ikke vilde faa nogen Betydning, hverken for lokale eller for gennemgaaende Rejsende), og vi formene, at bemeldte Baner — i Forbindelse med Stationerne ved Frederiksberg, Nørrebro, Hellerup og Nordhavnen samt med den tilstedeværende Havnebane — vilde degagere den nuværende, udvidede Banegaard saaledes, at denne vilde besidde tilstrækkelig Plads for den den vedkommende Godstrafik.

Den største Del af Flertallets øvrige »Indvendinger imod Jernbanedirektionens Forslag« kunne vi ikke give Medhold og er tildels ikke anvendelig paa vort Forslag, særlig ikke paa undertegnede *Hedemanns*.

Medens undertegnede *Koefoed* anser det for hensigtsmæssigt, at en Personstation ved Citadellet bliver Udgangspunkt for en Trafik paa Nordbanen, Klampenborgbanen og en eventuel Kystbane til Helsingør, ligger det slet ikke i undertegnede *Hedemanns* Plan at etablere særlige Tog paa denne Bane, idet jeg forudsætter, at den fornødne Udvexling af Godsvogne sker paa Hellerup Station. Da Anlægget af en Kystbane vel er paa-tænkt, men ikke udgjør en integrerende Del af Flertallets Forslag, synes dettes dobbelte Drift af Nordbanen meget mere at kunne medføre Anlægget af et Dobbeltspor Hellerup-Hillerød, (eventuelt Hellerup-Fredensborg) en Foranstaltning, som vi iøvrigt ikke betragte som et Onde, men som et Gode, vi langt vilde foretrække for det meget kostbare og ikke paatrængende nødvendige Anlæg af en Kystbane til Helsingør. Flertallets Forslag synes at være særlig begrundet paa denne eventuelle Bane, men det forekommer os hensigtsmæssigere mere

at tage Hensyn til bestaaende Forhold end fortrinsvis at tage Hensyn til uvisse Fremtidsanlæg.

Vi kunne ej heller erkjende, at det skulde være nødvendigt at fordoble Sporenes Antal paa de tilstedeværende dobbeltsporede Banegrene, som udgaa fra den nuværende Banegaard, eller at det skulde være saa godt som umuligt at gennemføre en saadan Foranstaltning, hvis den skulde blive nødvendig; særlig ville de store Summer, som skulde medgaa til Grunderhvervelser, næppe blive større end de, der i Flertalsforslaget ville medgaa til den ved Banelegemets betydelige Forhøjelse fornødne Grunderhvervelse, idet man ved Rørlægning og Fyldning af de tilstedeværende Grøfter samt ved Anvendelsen af Beklædningsmure vilde kunne indskrænke Grunderhvervelsen ganske paa samme Maade, som dette i Flertalsforslaget er paa-tænkt.

Ifølge Flertalsforslaget vil der paa den vestlige Personbanegaard blive tilvejebragt 5 dobbelte Perroner, d. e. 8 à 10 brugbare Perronsider. For Øjeblikket findes der paa den nuværende Banegaard 5 brugbare Perronsider, og der vil ifølge den forhenværende Jernbanedirektions Forslag til denne Banegaards Udvidelse tilvejebringes 2 à 3 Perronsider mere, hvilket Antal, — om det nogensinde skulde vise sig fornødent, — vilde yderligere kunne forøges, saaledes at Flertalsforslaget i saa Henseende ikke synes at besidde noget stort Fortrin. At en kombineret Persontrafik nødvendigvis maa spredes til forskellige Steder paa samme Banegaard, anse vi for at være utvivlsomt, og ligesaa utvivlsomt synes det at være, at Publikum vilde foretrække en horisontal Forbindelse mellem slige Steder for Flertallets ubekvemme Trappeforbindelser.

Uagtet vi formene, at en yderligere Banegaardsudvidelse end den af os paa-tænkte ikke vil blive



nødvendig for det første — en Mening, som vi finde bestyrket derved, at vi endnu ikke have bemærket, at de ved Gamle Kongevej tilstedeværende Godsspor nogensinde have været fuldt optagne af Vogne —, skulle vi dog imod Flertallets Udtalelse om, at den forhenværende Jernbanedirektions eller vort Projekt ikke skulde kunne rumme nogen Mulighed for fremtidig Udvidelse, gjøre opmærksom paa

at den tilhøre for Banen og indenfor den forlagte Vodroffsvej bekvemt liggende Del af Ladegaardens og Fattiggaardens Areal eventuelt vilde kunne erhverves og indtages til en Udvidelse af Lokalteterne for Nordbanernes Godstrafik;

at det Areal, som indtages af Vandværkets Filtre, og hvis fremtidige Erhvervelse ikke vides at være definitivt opgivet af den forhenværende Jernbanedirektion, vilde kunne erhverves og indtages til Udvidelse af Lokalteterne for Vestbanernes Godstrafik, naar Kommunen engang flytter Filtrene andet Sted hen, og endelig

vil man formentlig til enhver Tid være Herre over at kunne etablere en Station for Vestbanernes grovere Godstrafik paa Opfyldning i Kallebostrand — eventuelt i Forbindelse med en Udvidelse af Havnesporene ved Kallebokajen og med en Forbindelsesbane mellem Valby og Frederiksberg, svarende til samme Forbindelsesbane i Flertalsforslaget.

Med Udsigt til en saadan Godsstation bør de nye Maskinværksteder anlægges paa Opfyldning i Kallebostrand, men iøvrigt tro vi det foreløbig ikke nødvendigt at tage særligt Hensyn til nogen af de anførte Udvidelsesmuligheder.

Afset fra den af undertegnede *Koefoed* ønskede Personstation ved Citadellet medfører vort Forslag en

virkelig Centralbanegaard, som i Forbindelse med Bi-stationer, Forbindelsesbanerne og den nuværende Havnebane i en meget lang Aarrække vil kunne afgive fornøden Plads til den hele Trafik, selv om Banenettet forøges med Kystbaner til Helsingør og Kjøge, idet slige Baner ikke optage noget væsentligt nyt Opland, og den dem tilfaldende Trafik vil medføre en nogenlunde tilsvarende Formindskelse i Trafiken paa de bestaaende Baner. Vi formene endvidere, at vort Forslag — i Modsætning til Flertallets — vil kunne udføres stykkøvist, efter Haanden som Forholdene kræve det, uden at dets Gjennemførelse vil frenkaldе nogen-somhelst Vanskelighed af Betydning, uden i væsentlig Grad at genere Driften og at generes af denne samt saaledes, at de paagjældende Baner til enhver Tid ville kunne holdes i planmæssig Drift uden forstyrrende midlertidige Foranstaltninger, idet vi dog skulle bemærke, at den paa den nuværende Kommissions For-anledning — men med udtrykkeligt Forbehold af Ikke-Præjudikation — foretagne Udvidelse af den nuværende Banegaard vil medføre, at der ved dens permanente Udvidelse ganske midlertidigt maatte vendes tilbage til den før den midlertidige Udvidelse stedfindende Drift. Endelig formene vi, at man -- kun ved at følge vort Forslag -- vil kunne opnaa i en nær Fremtid at se Banegaardsforholdene udvidede og forbedrede; thi det til selve Banegaardens Udvidelse fornødne Areal haves allerede paa en Maade til Raadighed, medens der sandsynligvis vil kunne hengaa lang Tid, førend de med Kommunen fornødne For-handlinger om anden Arealerhvervelse kunne ventes afsluttede, og forinden der kan faas Raadighed over den for Gjennemførelsen af det hele Flertalsforslag fornødne Del af Citadellets Grund, uagtet denne Del — iøvrigt ligesom i den forhenværende Kommissions og

Jernbanedirektions Forslag — ligger udenfor det egentlige Citadel.

Ved en ganske almindelig Betragtning af de foreliggende Forslag vil man utvivlsomt komme til det Resultat, at Flertalsforslaget, der kuldkaster alt bestaaende og tilvejebringer helt nye, storartede Anlæg, maa være langt mere omfattende og bekosteligt end vort Forslag, der tildels bevarer det bestaaende og udvikler sig af dette. Naar man imidlertid vil anstille en nærmere økonomisk Sammenligning, for derved at komme til Erkjendelse om de respektive Forslags Omfang og Kostbarhed, forekommer det os, at man burde lade Arealerhvervelsen, — hvis Værdiansættelse beror paa et mere eller mindre vilkaarligt Skjøn, og hvis Værdi maa antages nogenlunde at stille sig i direkte Forhold til de respektive tekniske Arbejders Omfang, — ude af Betragtning og kun holde sig til de tekniske Arbejder.

Ifølge Flertallets Betænkning ere de tekniske Arbejder kalkulerede til en Bekostning, som andrager for Flertalsforslaget . . . . . c. 19 Mill. Kroner og for alle af den forhenværende

Jernbanedirektion paatænkte

Anlæg . . . . . c. 13½ Mill. Kroner, saaledes at de under Flertalsforslaget indbefattede tekniske Arbejder ere c. 5½ Mill. Kr. dyrere — og som en Følge deraf ogsaa langt mere omfattende — end samtlige af den forhenværende Jernbanedirektion paatænkte Anlæg; og da nu vort Forslag i saa væsentlige Henseender afviger fra disse, at de tekniske Arbejder i vort Forslag næppe ville koste mere end 9 à 10 Mill. Kr. —, saa vil den nævnte Udgiftsforskjel voxe saa meget i vort Forslags Favør, at det tilnærmelsesvis rigtigt vil kunne siges, at de tekniske Arbejder i Flertalsforslaget ville koste omtrent dobbelt saa meget

— og altsaa ville have omtrent dobbelt saa stort et Omfang — som de under vort Forslag indbefattede tekniske Arbejder, — særlig da, naar Personstationen ved Citadellet udelades. Ved en saa stor Forskjel i Bekostningen for de respektive tekniske Arbejder, og naar de Statsbanerne allerede tilhørende værdifulde Arealer, som indtages til den nye Banegaard ved Vesterbro, tages med i Beregningen, vil det næppe være tvivlsomt, at Forskjellen i Totalbekostningen, naar Arealerhvervelsen medregnes, ogsaa vil være meget stor.

Naar Flertallet fremdeles har antydet, at dets Overslagssum skulde kunne nedsættes med et betydeligt Beløb, hidrørende fra Salget af den tiloversblivende Del af den nuværende Banegaards Areal, saa synes en saadan forventet Nedsættelse os at være meget tvivlsom, da det ikke vides, at der skulde foreligge nogen Udtalelse fra Københavns Kommune om, at denne skulde være tilbøjelig til at frafalde sin Ret til at forlange sig tilbageleveret den største Del af bemeldte Areal for en meget billig Pris.

## XII.

### **Bemærkninger til Mindretallets Udtalelser.**

Mindretallet (Obersterne Hedemann og Koefoed) har ikke kunnet tiltræde Flertallets Forslag, som det finder for storartet og for kostbart efter vore Forhold. Det har sluttet sig til Hovedtanken i den ældre Banegaardskommissions Flertalsforslag og i den forhenværende Jernbanedirektions dermed samstemmende Forslag, som angives at være, at den nuværende Banegaard bevares som Centralbanegaard for København, efter at være

underkastet saadan Udvidelse, som Forholdene tilstede, og at de til Forbedring af Trafikmidlerne fornødne yderligere Anlæg udføres paa Grundlag af det bestaaende efter Haanden, som Trangen dertil maatte vise sig. Det menes dog, at man uden Skade kan foretage nogle Indskrænkninger i den forhenværende Jernbandedirektions Projekt, nemlig

udelade Viadukterne for Bülow'svej og opgive Forlægningen af H. C. Ørsted'svej, saaledes at begge disse Veje fremdeles skæres af Banerne i Niveau ligesom for Tiden,

opgive Benyttelsen af Ladegaardsmarken, og

stille Anlægget af Spor og andre Etablissementer for Godstrafik ved Kallebokajen i Bero, i det mindste indtil en Uddybning af den sydlige Adgang til Havnen har fundet Sted. Det foreslaar endvidere at flytte de lokale Remiser bort fra den nuværende Banegaard og at anlægge Maskinværstederne paa en Opfyldning i Kallebostrand med en Forbindelsesbane til Vigerslev, istedetfor som tidligere paatænkt ved Nørrebro eller Frederiksberg Station. Oberst Hedemann foreslaar endelig, at der kun anlægges Spor og andre Etablissementer for Godstrafik — men ikke nogen Personstation — ved nordre Havn, medens Oberst Koefoed foreslaar, at der desuden etableres en Personstation ved Citadellet som Udgangspunkt for en Trafik paa Nordbanen, Klampenborgbanen og en eventuel Kystbane til Helsingør. Mindretallet mener, at den ved Ringbanen og Forbindelsesbanen Nørrebro—Frederiksberg tilvejebragte Forbindelse mellem de forskjellige Stationer, Nordhavnen og Dampfærgenhavnen vil være fuldt tilfredsstillende for Godstrafiken, og at bemeldte Baner — i Forbindelse med Stationerne ved Frederiksberg, Nørrebro, Hellerup og Nordhavnen samt med den tilstedeværende Havnebane — ville degagere den nu-

værende, men udvidede Banegaard saa meget, at den derefter vil frembyde tilstrækkelig Plads for den den vedkommende Godstrafik. Mindretallet udtaler endelig, at den af det foreslaaede Ordning af Banegaardsforholdene vil være tilfredsstillende og tilstrækkelig for saa lang en Tid, som man behøver at tage i Betragtning, idet det formener, at den stærke Tilvæxt i Kjøbenhavns Trafik, som en Tid lang har fundet Sted, ikke vil fortsætte sig, selv om Banenættet udvides med Kystbaner til Helsingør og Kjøge, eftersom den Trafik, disse Baner bringe, vil opvejes af en tilsvarende Formindskelse i Trafiken paa de nu bestaaende Baner. Men forsaavidt som Trafiken mod Mindretallets Forventning skulde tiltage saaledes, at videre Udvidelser maatte blive nødvendige, henviser det til følgende Arealer:

det Øst for Banen og indenfor den forlagte Vodroffsvej beliggende Stykke af Ladegaardens og Fattiggaardens Areal, som skikket til en Udvidelse af Lokaliteterne for Nordbanernes Godstrafik.

det Areal, der indtages af Vandværkets Filtre som skikket til en Udvidelse af Lokaliteterne for Vestbanernes Godstrafik.

Kallebostrand, hvor der ved Opfyldning vil kunne tilvejebringes Plads til en Station for Vestbanernes grovere Godstrafik, hvilken Station foreslaas sat i Forbindelse med de bestaaende Vestbaner ved en Forbindelsesbane over Valby til Frederiksberg, og

Kallebokaj, paa hvilken der kan foretages en Udvidelse af Havnesporene.

Kommissionens Flertal har ikke kunnet slutte sig til Hovedtanken i Mindretallets Forslag. Det er vel enigt i, at Udgangspunktet for Kjøbenhavns Jernbanetrafik bør henlægges til en Centralstation, men kun forsaavidt enigt i, at den nuværende Centralstation bevares som saadan, som det

kan ske uden at tilsidesætte andre vigtige Hensyn, og navnlig som den kan udvides saa meget, som Forholdene kræve, og ikke blot som de tilstede. Kan dette ikke ske, skjønner Flertallet ikke rettere, end at man kun har Valget imellem at opgive den nuværende Centralstation som saadan, eller at flytte den. Hvad de til Forbedring af Trafikmidlerne fornødne yderligere Anlæg angaar, er Flertallet vel enigt med Mindretallet i, at de bør udføres paa Grundlag af det bestaaende efter Haanden, som der viser sig Trang til dem, men dog kun forsaavidt, som det overhovedet lader sig gjøre paa rimelige Vilkaar, som der derved kan opnaas hensigtsmæssige Resultater, og som man ikke derved bevarer følelige Fejl og Mangler ved det bestaaende. Er dette ikke Tilfældet, mener Flertallet, at det vil være rigtigere at forandre bestaaende Anlæg end at knytte nye til dem. Endelig anser Flertallet det for nødvendigt, at Jernbanen, for at kunne bevare det bestaaende, i Tide sikrer sig Muligheden for, at senere Udvidelser kunne finde Sted i Tilslutning dertil.

Imod de Indskrænkninger i den forhenværende Jernbanedirektions Projekt, som Mindretallet har foreslaaet, kan Flertallet saa meget mindre rejse nogen Indvending, som det efter det tidligere udviklede anser det for saa godt som ugjærligt, naar bemeldte Projekt forøvrigt fastholdes, at bringe Bülowvej og H. C. Ørstedvej ud af Banernes Niveau, — som det anser Ladegaardsmarken for uskikket til den paatænkte Anvendelse, — og som det anser Anlægget af Spor og andre Etablissementer ved Kallebokajen udover, hvad der er nødvendigt for den der forefaldende Havnetrafik, for et uheldigt Forsøg paa at afhjælpe Mangelen af tilstrækkelig Plads paa Hovedstationen, — uden at det dog derfor kan fravige sin tidligere fremsatte Anskuelse om, at det er uforsvarligt lige overfor den offentlige

Sikkerhed at føre saa stærkt benyttede Veje som Bülowvej og H. C. Ørstedsvvej i Niveau over de hyppigt befærede Jernbanespor, som de skære. — Om de lokale Remiser m. v. ville blive bekvemt beliggende, naar de flyttes fra deres nuværende Plads, maa Flertallet lade staa hen, da det ikke ses, hvor og hvorledes de ville blive anlagte, derimod trygter det for, at det vil blive vanskeligt at tilvejebringe de fornødne gode Kommunikationer til Maskinværkstederne, naar de henflyttes til Kallebostrand.

Med Hensyn til Anlægget af en fuldstændig Station ved Østerbro maa Flertallet fastholde, at den nordre Del af Byen har et uafviseligt Krav paa at komme i en bedre Forbindelse med Jernbanerne, navnlig med Nord- og Klampenborgbanen, end hidtil har været Tilfældet, og det kan derfor ikke slutte sig til Oberst Hedemanns Forslag om at indskrænke Anlægene ved Østerbro til nogle Spor og Etablissementer for Godstrafik ved nordre Havn, saa meget mindre som Persontrafikken mellem en Station ved Østerbro og Nord- samt Klampenborgbanen stiller en kjendelig Forøgelse af Banens Driftsindtægter i Udsigt. Heller ikke er det Flertallet muligt at indse, at det skulde være holdbart for Statsbanedriften, naar der, som Oberst Hedemann har foreslaaet, anlægges Etablissementer for Godstrafik ved nordre Havn og en Jernbane derfra til Hellerup, da at ville nægte Beboerne i den nordre Del af Byen at benytte denne Bane til deres Befordring. At Anlægget af en fuldstændig Station, o: for Person- og Godstrafik, ved Østerbro skulde komplicere Driften, kan paa ingen Maade erkjendes, selvfølgelig under Forudsætning af, at de paa-gjældende Forhold ordnes paa en rationel og hensigtsmæssig Maade, saaledes som Tilfældet er i Flertallets Projekt, ligesom heller ikke, at et saadant Anlæg skulde



medføre en kostbar Udvidelse af Hellerup-Klampenborg-Banen, undtagen forsaavidt som den Trafikforøgelse, Anlægget bragte, skulde blive meget betydelig, men i dette Tilfælde vilde Udvidelsen af Banen aabenbart være vel motiveret.

Naar Mindretallet har udtalt, at den af det foreslaaede Ordning af Banegaardsforholdene vil være tilfredsstillende og tilstrækkelig for saa lang en Tid, som man behøver at tage i Betragtning, maa Flertallet nedlægge en Indsigelse imod denne Paastand. Et af Hovedpunkterne i Mindretallets Projekt er Anlæg, der have til Hensigt saa vidt muligt at degagere Hovedstationen for Godstrafik. Dets Forslag i saa Henseende gaar ud paa at gjøre Frederiksberg og Hellerup Stationer til Rangeringsstationer samt paa at anlægge Spor fra Godsetablisementet ved nordre Havn til Hellerup, en saakaldet Ringbane fra nordre Havn forbi Vangegaard og Nørrebro Station til Hovedstationen og en Forbindelsesbane fra Nørrebro Station til Frederiksberg Station. Alle Godsvogne, der ankomme med Tog fra Vestbanerne til Frederiksberg Station, og som ikke ere bestemte for Hovedstationen, skulde derefter udrangeres af Togene paa Frederiksberg Station for ved særlige Tog at føres videre efter deres Bestemmelse til Nørrebro Station, nordre Havn, eller til Hellerup Station, forsaavidt de ere bestemte for denne Station eller for andre Nordbanestationer. Paa analog Maade maatte der forholdes med alle de Godsvogne, der ankomme med Tog fra Nordbanerne til Hellerup Station og ikke ere bestemte til Hovedstationen. I omvendt Retning skulde alle Godsvogne for Vestbanerne, der vare læssede paa Nørrebro Station, ved nordre Havn og paa Nordbanestationerne ved særlige Tog bringes til Frederiksberg Station for der at indrangeres i udadgaaende Vestbanetog, og analogt dermed alle Godsvogne for Nord- og

Klampenborgbanen, der vare læssede paa Nørrebro Station, ved nordre Havn og paa Vestbanestationerne, ved særlige Tog bringes til Hellerup Station for der at indrangeres i de udadgaaende Nordbanetog. Men denne Plan er ikke heldig,

fordi det vil være forbundet med en ikke ringe Bekostning at indrette Hellerup, men navnlig Frederiksberg Station — hvor Forholdene allerede nu ere yderst uheldige — til Rangeringsstationer;

fordi Togenes Omrangering paa Frederiksberg og Hellerup Stationer vil medtage en ikke ringe Tid og derved foranledige et betydeligt Ophold for alle Rejsende, som benytte de godsførende Tog;

tordi Togenes Omrangering paa de omhandlede Stationer vil fordre et større Driftspersonale og derved forøge Driftsudgifterne;

fordi den særlige Drift af det ikke lidet udstrakte Jernbanenæt imellem Hovedstationen, Frederiksberg og Hellerup Stationer samt Nordhavnen vil foranledige en ikke ringe Udgift, og

fordi Gods, der forsendes imellem Nord- og Vestbanerne let vil blive forsinket ved Omrangeringen paa Frederiksberg og Hellerup Stationer, idet det vilde være for kostbart at sætte flere endganske enkelte Forbindelsestog i Gang paa Godsbanenettet.

For at komme til Kundskab om, hvilken praktisk Betydning Gjennemførelsen af Mindretallets Plan vilde faa, er der af Kjøbenhavn Station (jfr. Bilag Nr. 11) foretaget en Opgjørelse af, hvor stort et Antal af de Vogne, der afgaa fra eller ankomme til Hovedstationen, der kunde føres udenom denne, og har det vist sig, at dette Antal i November 1887 kun udgjorde lidt over 3 p. Ct. af det samlede Antal ind- og udgaaede Vogne. Man vil derfor næppe kunne regne paa ad den Vej

at degagere Kjøbenhavn Station for nogen kjendelig Del af dens Godstrafik. For at naa dette Maal maatte man altsaa strax slaa ind paa de Veje, som Mindretallet har anvist, naar Udvidelser af dets Projekt senere skulde vise sig nødvendige. Af disse skal paa dette Sted kun omtales Anlægget af en Station for grovere Gods paa Opfyldning i Kallebostrand med Forbindelsesbane over Valby til Frederiksberg Station og Anlægget af Spor og andre Etablissementer for Godstrafik paa Kallebokajen.

Naar det som foran udviklet allerede vilde være en stor Gene og Bekostning for Driften at foretage en Omrangering af Togene paa Frederiksberg Station efter Godsvognenes Bestemmelsesstationer, saa vilde Genen derved voxe i en betydelig Grad, naar Vognene tillige skulde ind- og udrangeres efter deres Indhold, hvilket vilde blive nødvendigt, naar der i Kallebostrand anlagdes en Godsstation for grovere Gods med Forbindelse fra Valby til Frederiksberg Station. En saadan Station vilde desuden blive kostbar for Driften, idet den maatte have sin særlige Expedition og sit særlige Personale, og den vilde vanskeliggjøre og forsinke Udvekslingen af tomme Vogne med Hovedstationen og andre Stationer, og derved i høj Grad formindske den Nytte, som Banen kunde drage af sit Vognmateriel. Endelig vilde Publikum have Vanskelighed ved at fatte, paa hvilken Station det skulde henvende sig for at faa sit Gods afhentet eller afsendt, ligesom det næppe heller vilde sætte Pris paa at skulle hente de grove Varer, der udgjøre en overvejende Del af Godstrafiken paa en Station, der kom til at ligge noget længere fra Byen. Flertallet mener derfor, at heller ikke denne Vej kan anses skikket til at naa det tilsigtede Maal.

Oprettelsen af et Godsetablisement paa Kallebokaj

vilde ligeledes betinge en særskilt Expedition og et særskilt Driftspersonale og derved forøge Driftsudgifterne. Det vilde heller ikke være let at fordele Gods- trafikken imellem dette Etablissement og Hovedstationen paa en for det trafikerende Publikum let fattelig Maade. Men forøvrigt maatte alle Vogne fra og til Kaj- etablisementet ind- og udrangeres paa Hovedstationen, og bemeldte Etablissement kunde derfor under alle Omstændigheder ikke i nogen følelig Grad degagere Hovedstationen for Godstrafik.

De af Mindretallet foreslaaede Midler til at degagere Hovedstationen for Godstrafik maa saaledes anses for ligesaa tvivlsomme som kostbare og uheldige saavel for Publikum som for Driften. Men naar disse Midler glippe, kan man ikke længer nøjes med at udvide Hovedstationen saa meget, som Forholdene tilstede; den maa nødvendigvis udvides saa meget, som Forholdene kræve. I den vedføjede Erklæring fra Stationsforstanderen paa Kjøbenhavn Station (jfr. Bilag Nr. 11) er givet en detailleret Fremstilling af de store Mangler, hvorunder denne Station lider allerede under de bestaaende Forhold, saavel i Henseende til de for Gods som til de for Persontrafik bestemte Anlæg. Den forhenværende Jernbanedirektion har ladet udarbejde 4 skitserede Projekter til en Udvidelse og Omdannelse af Stationen, og Flertallet mener at turde gaa ud fra, at det er til et af disse Projekter, at Mindretallet har sluttet sig, men det kan ikke erkjende, at de omhandlede Mangler efter noget af dem vilde blive fuldstændig athjulpne, eller at den udvidede og forandrede Station vilde blive fyldestgørende endog kun for den bestaaende Person- og Godstrafik. Til en velindrettet Godsbanegaard maa der nemlig ikke alene stilles den Fordring, at der paa den findes et tilstrækkeligt Antal Spor til Af- og Paa- læsning af Vogne, men den maa tillige være forsynet

med det fornødne Antal Spor til Hensættelsen af tomme Vogne og til Vognvaskning, og navnlig med det fornødne Antal Rangeringsspor af tilbørlig Længde, paa hvilke de ankomne Godsvogne kunne anbringes for derfra at fordeles til Atlæsningssporene, og paa hvilke de kunne samles fra Paalæsningssporene i den Orden, hvori de skulle indtræde i de vedkommende Tog, og alle disse Spor, Af- og Paalæsningsspor, Depotspor for tomme Vogne og Rangeringsspor, maa bringes i en saadan indbyrdes Forbindelse, at de paa Godsbanegaarden forekommende Operationer kunne udføres let og bekvemt og uafhængigt af hinanden, uden at den ene Operation forstyrrer eller afbryder den anden. Og til en velindrettet Personbanegaard maa der stilles den Fordring, at den indeholder et tilstrækkeligt Antal Perroner af tilbørlig Længde for de ind- og udgaaende Tog, saaledes at disse ikke behøve at vente paa hinanden for at komme til eller blive expederede fra den for dem bestemte Perron, samt at Perronsporene have en saadan Længde, at Togene kunne holde paa dem uden at forstyrre andre Manøvrer paa Banegaarden. Endvidere bør Personbanegaarden omfatte et tilstrækkeligt Antal Spor af behørig Længde til Opstilling af Reservevogne og til Henstilling af tomme Tog, Spor til Rangering og Spor, ad hvilke Lokomotiverne kunné bringes fra og til Togene, og alle disse Spor maa ligesom paa Godsbanegaarden bringes i en saadan Forbindelse med hinanden, at alle Manøvrer kunne foregaa let og bekvemt og uden Ophold, Forstyrrelse eller endog Fare for Sammenstød. Men lige overfor disse Fordringer lade alle 4 Projekter, som de foreligge, meget tilbage at ønske. Der vil vel, naar Maskinværkstederne og Lokomotivremiserne flyttes bort fra den nuværende Banegaard, kunne tilvejebringes nogle flere Spor paa deres Plads, men disse Spor ville paa Grund af den ringe Længde, de faa, kun kunne benyttes som Af-

eller Paalæsningsspor. Derimod vil det ikke være muligt at tilvejebringe flere Rangeringsspor, skjøndt navnlig disse Spor ere paatrængende nødvendige. En for Trafiken tilstrækkelig Udvidelse af Varehusene vil næppe heller være mulig. Paa det Øst for Stationen beliggende Stykke af Lade- og Fattiggaardens Areal, til hvilket Mindretallet har henvist fremtidige Udvidelser, vil der ogsaa kunne anlægges nogle Spor til Af- og Paalæsning af Vogne, men heller ikke Rangeringsspor af tilbørlig Længde, desuden vilde man kun lejlighedsvis og ikke uden Fare for Sammenstød kunne bringe Vogne fra disse Spor over til den egentlige Godsbanegaard eller omvendt, idet de maatte føres over Stationens næsten uafbrudt befarede Ind- og Udløbsspor samt Personbanegaardens Hovedrangeringsspor. Inddragelsen af Filterarealerne vilde derimod kunne afhjælpe Manglerne ved Godsbanegaarden, men det vilde, under alle Omstændigheder for Tiden, være en kostbar Udvej. — For Persontrafiken tilvejebringes der ikke i noget af Projekterne det fornødne Antal Perroner, nemlig bortset fra, hvad Klampenborgbanen behøver, 2 Afgangs- og 2 Ankomstperroner for Vestbanerne, samt mindst 1 Afgangs- og 1 Ankomstperron, men helst det dobbelte Antal for Nordbanen, hvilket sidste Antal under alle Omstændigheder vil blive nødvendigt, saafremt Nordbanenættet skulde blive udvidet f. Ex. med en Kystbane til Helsingør. Heller ikke tilvejebringes der i noget af Projekterne det fornødne Antal Spor, navnlig er Antallet af Spor til Rangering samt til Henstilling af tomme Tog og Reservevogne utilstrækkeligt. Den foreslaaede Udvidelse af Hovedstationen vil derfor næppe blive følelig, men under alle Omstændigheder vil den blive utilstrækkelig for den bestaaende Trafik.

Ifølge det foran fremførte kan Flertallet ikke

erkjende, at Mindretallets Forslag i nogen væsentlig Grad afhjælper de Mangler, som hæfte ved den nuværende. Ordning af Bane-gaardsforholdene i Kjøbenhavn. Af nye nyttige Anlæg yder det egentlig kun et Havnespor til nordre Havn og en bedre Hovedbygning for Nordbanen; alle de øvrige Udvidelser og Forandringer, som det har foreslaet, ere, som paavist, af en meget tvivlsom Værdi.

Som Mindretallet har forsøgt at degagere Kjøbenhavn Station for Godstrafik ved Anlæg, som ikke kunne antages at ville opfylde deres Hensigt, saaledes har det ogsaa forsøgt at degagere den for den Trafikforøgelse, som en fremskridende Udvikling af Jernbanetrafikken maatte bringe, nemlig ved at benægte dens Sandsynlighed. Men Flertallet kan heller ikke slutte sig til Mindretallet i dette Punkt, thi endnu har der ikke vist sig nogen Tilbagegang i Godstrafiken paa Kjøbenhavn Station og kun en ringe, muligvis tilfældig Tilbagegang i Persontrafiken. Paa den anden Side vilde det ikke være vanskeligt at paavise Momenter, som stille en fremtidig Trafikforøgelse i Udsigt, saasom Anlægget af en Kystbane til Helsingør og af Damp-tærgesforbindelser over Øresund og imellem Gjedser og Warnemünde.

I Henseende til den med Udførelsen af Mindretals-Forslaget forbundne Udgift, kan Flertallet ikke dele den af Mindretallet udtalte Anskuelse om, at Udgiften til Grunderhvervelse bør lades ude af Betragtning (Side 70). Tages denne Udgift med i Beregning, vil Mindretals-Forslaget, selv i den mest indskrænkede Skikkelse og uden den af Oberst Koefoed foreslaede Personstation ved Østerbro næppe kunne gennemføres for et mindre Beløb end 14 à 15 Millioner Kroner. Men at ofre et saadant Beløb — næsten ligesaa meget som

Flertalsprojektet vil koste — paa et Foretagende, som ikke engang fuldtud athjælper bestaaende Mangler eller tilfredsstillende den bestaaende Trafik, og som ikke tager Hensyn til fremtidige, hensigtssvarende Udvidelser, vil formentlig ikke kunne forsvares.

Mindretallet har fremsat forskellige kritiske Bemærkninger til Flertals-Forslagets Enkeltheder. Saadanne Bemærkninger kunne imidlertid fremsættes til ethvert Projekt. Intet Jernbaneprojekt er eller kan blive idealt i alle sine Enkeltheder; der stiller sig altid Vanskeligheder i Vejen for at naa det ideale, man kan f. Ex. ikke undgaa en Stigning hist, en Krumning her, uagtet som bekjendt en Jernbane helst maa være horisontal og retlinet. Saadanne Afvigelser fra det ideale skade imidlertid heller ikke videre, naar kun Projektet danner et efter Forholdene afpasset harmonisk Hele, og der i samme ikke træder noget forstyrrende Punkt frem. Ihvorvel Flertallet ligeoverfor Mindretallets Kritik maaske kunde indskrænke sig til denne almindelige Bemærkning, saameget mere, som næsten alle de af Mindretallet fremsatte Indvendinger allerede tidligere ere blevne diskuteret, har det dog troet endnu en Gang i al Korthed at burde imødegaa dem:

1. Flertallet har ikke kunnet se, at Flytningen af Centralstationen forstyrrer nogen væsentlig, til den nuværende Hoved-Station knyttet Interesse.
2. Flertals-Projektet tillader at opfylde enhver rimelig Fordring, som kan stilles fra Frederiksberg Stations Side for Trafikens Vedkommende, men selv om Frederiksberg Station maatte tabe nogle af de Fordele, som dens nuværende gunstige Beliggenhed paa de vestlige Hovedbaner yder den, formenes denne Omstændighed dog ikke at kunne komme i Betragtning lige over for de mange andre Fordele,



som Flertallets Projekt frembyder, saa meget mindre, som Stationer ved Ladegaardsaaen og Valby ville drage en betydelig Persontrafik fra Frederiksberg Station (jfr. Side 30).

3. Af Gaderne Syd for Vesterbro, der overskæres af Jernbanen, er kun en kontinuerlig, nemlig Ny Stormgade, og for denne bygges der en Viadukt, de andre afbrydes enten af Tivoli eller af Kvægtorvet, og deres Afbrydelse ved Jernbanen har saaledes kun ringe Betydning.
4. De forsænkede Anlæg ville ikke komme til at savne Luft og Lys i nogen væsentligere Grad end mangan en Gade i Kjøbenhavn. Hvad Frygt for Grundvand, Snelæg m. v. angaar, maa henvises til Stadsingeniørens Erklæring og øvrige tidligere fremsatte Forklaringer.
5. Trappe-Kommunikation imellem Adgangsvej og Perron anvendes saa mange Steder i Udlandet, at der ikke kan rejses nogen berettiget Indvending imod den.
6. Det beroer paa et Fejlsyn at betragte Boulevardbanen som overflødig, det er netop igjennem den, at væsentlige Fordele ville opnaas saavel for Trafiken som for Banens Drift. Ved den opnaas to Dobbeltspor imellem Centralstationen og Hellerup, og kun ved den kan Østerbro Station med Dampfærgehavn m. m. paa en saavel for Publikum som for Jernbanedriften hensigtsmæssig Maade knyttes til Jernbanenættet.
7. De anvendte Stignings- og Krumningsforhold ville som tidligere forklaret ikke genere Driften i nogen følelig Grad.

8. Naar Jernbanedæmningen udfør Nordhavnen forsynes med et tilstrækkelig Antal Viadukter, vil den ikke genere. Tvertimod vilde det være farligt at føre Banen i Niveau over denne Strækning.
9. Med den betydeligt forøgede Præstationsevne, som Banenættet opnaar efter Flertals-Projektet, ville de af Flertallet foreslaaede Forstadsstationer ikke kunne genere Driften mere end enhver anden Mellestation, men forøvrigt er det en Selvfølge, at der ikke maa stilles større Fordringer til bemeldte Stationer end rimeligt og fornødent.
10. Klampenborg Station er selv paa Søn- og Helligdage om Sommeren i Stand til at modtage mere end dobbelt saa mange kjøreplanmæssige Tog, end den nu modtager, men forøvrigt er en Udvidelse af Klampenborg Station hverken vanskelig eller kostbar.
11. Østerbro Station skal efter Flertallets Forslag ikke være Centralstation, men kun Mellestation paa den østlige Nordbane. Den vil saaledes komme i direkt Forbindelse med Nord- og Klampenborgbanen og ved de gjennemgaaende Tog i Forbindelse med Vestbanerne.

Flertallets Forslag gaar nemlig ud paa, at alle Nord- og Klampenborgtog skulle udgaa fra Hovedstationen, hvorved dog selvfølgelig den Mulighed ikke er udelukket, at Tog kunne udsendes fra Østerbro Station, naar Forholdene tale derfor.

Om Østerbro Station end ved en saadan Ordning ikke bliver fuldt saa gunstigt stillet som Centralstationen, saa vil den dog opnaa tilfredsstillende Betingelser for Benyttelsen af Banerne.

12. Med Hensyn til Udførelsen af Flertallets Projekt er

tidligere oplyst, at den ikke frembyder nogen særlig Vanskelighed, i alt Fald næppe større end den, der vilde opstaa, naar den nuværende Hovedstation, der i alle Retninger er for indskrænket, skulde ombygges.

Forøvrigt er det en Selvfølge, at enhver Ombygning af en Station vil medføre nogen Forstyrrelse, og at Forholdene ville blive bedre, naar Ombygningen er fuldendt, end saalænge den staaer paa. Den langt overvejende Del af Arbejderne i Flertallets Projekt ligge udenfor det nuværende Jernbaneterræn og kunne derfor udføres uden i nogen Henseende at forstyrre de bestaaende Jernbaneanlæg og saa hurtigt, som de disponible Penge-midler tillade det, kun Gjennemskæringen af den nuværende Banegaard og Fjernelsen af Niveau-overkørslerne ville, som tidligere (Afsnit IX) berørt, berede nogle, men ingenlunde uoverkommelige, Vanskeligheder.

13. Den Del af den nærværende Hovedstations Grund, hvortil Kjøbenhavns Kommune har Tilbagekjøbsret, udgjør næppe Halvdelen.
14. Det er uberettiget at betegne Flertallets Projekt som for storartet og kostbart. Efter de tidligere fremsatte Overslag er der snarere Anledning til at betegne det som det billigste af alle dem, der hidtil have været fremstillede, og hvad det storartede angaar, omfatter Projektet ikke mere end, hvad der efter Flertallets Formening er nødvendigt, naar Kjøbenhavn Station til enhver Tid skal kunne tilfredsstille de Fordringer, der stilles til den.

Lige over for de foran af Flertallet fremsatte Bemærkninger til Mindretallets Udtalelse skal Mindretallet — for at undgaa overflødige Gjentakelser — indskrænke sig til at henvise til denne Udtalelse, idet det kun særligt maa fastholde, hvad det har paavist, at de under Flertalsforslaget indbefattede Arbejder ere omtrent dobbelt saa kostbare — altsaa omtrent dobbelt saa omfattende og størartede — som de af Mindretallet (ikke af den tidligere Jernbanedirektion) foreslaaede, og at den samlede Udgift til tekniske Arbejder og Grundervhervelse selv i det heldigste Tilfælde vil blive større for Flertallets end for Mindretallets Forslag, der tilmed har den for Sagens praktiske Gjennemførelse utvivlsomt meget væsentlige Egenskab at kunne udføres efter Haanden, som Forholdene tillade og kræve det, medens Flertallets Forslag, engang paabegyndt, maa gennemføres og afsluttes i den kortest mulige Tid i sin fulde Udstrækning og uden Afbrydelse.

---

Flertallet skal med Hensyn til foranstaaende Udtalelse af Mindretallet indskrænke sig til at henvise til sine tidligere Bemærkninger, hvori de fremsatte Anskuelser ere nærmere belyste og imødegaaede.

---

Sluttelig maa den samlede Kommission indtrængende anbefale, at Planen for Udvidelsen af Kjøbenhavn Station fastslaas saa snart som muligt, og at de til dens Gjennemførelse fornødne Arealer derefter uophødeligt erhverves, eftersom en videre Udsæt-

telse af denne Sag efter al Sandsynlighed vil forøge de med Planens Gjennemførelse forbundne Udgifter i en meget betydelig Grad, ja muligvis endog vil præjudicere en heldig Løsning af Opgaven.

Kjøbenhavn i Juli 1888.

*N. Holst.      C. Bayer.      L. Borup.*  
*Hedemann.    L. Koefoed.    Lüders.*  
*Tegner.        C. K. Øllgaard.*

---

*F. E. Stockfleth.*

# Bilag

til

Betænkning angaaende Ordningen af  
Jernbaneforholdene i og ved  
Kjøbenhavn.

---

**Bilag Nr. 1.****Indenrigsministeriet.***Kjøbenhavn, den 8de Marts 1866.*

Som det vil være Hr. Etatsraaden bekjendt, har det paa Grundlag af en tidligere Commissionsbetænkning udarbejdede Forslag til Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard, til hvis Udførelse Ministeriet gjentagne Gange, senest paa Finantslovforslaget for 18<sup>66/67</sup>, har søgt Bevilling, ikke vundet Tilslutning hos Rigsdagen, hvorimod der ved den nylig stedfundne Behandling i Landstinget af nævnte Finantslovforslag blev udtalt et Ønske om, at Sagen maatte blive undergivet fornyet Drøftelse i en Commission af Sagskyndige.

Da Ministeriet har ment at burde imødekomme dette Ønske, skulde man tjenstligst anmode Dem om at sammentræde med Oberst af Ingenieurcorpset *E. C. L. Koefoed*, Overingenieur, Oberst *J. C. G. Hedemann*, Overingenieur, Justitsraad *J. V. Tegner*, Havnecapitain *F. Lüders* og Borgmestrene *L. Borup* og *C. Ølgaard*, hvem man under Dags Dato herom har tilskrevet, for at tage den omhandlede Sag under Overveielse.

Idet man lige tjenstligst skulde bede Dem at lede Commissionens Forhandlinger som dens Formand, forventer man, at De, saasnt ssee kan, vil træffe Foranstaltning til, at Commissionen begynder sin Virksomhed.

Om Resultatet af Commissionens Forhandlinger forventer man i sin Tid at modtage nærmere Meddelelse.

**Ingerslev.**


---

**Jacoby.**

Til

Generaldirecteuren for Statsbanedriften,

Hr. Etatsraad *N. Holst*,

Commandeur af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

# Statistiske Oplysninger

(meddelte af Statsbanernes statistiske Kontor).

- 
- Tabel I. Oversigt over Antallet af afgaaede og ankomne Personer fra og til Kjøbenhavn Station.
- II. Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet Rejsegods samt II- og Fragtgods, Kreaturer og Kjøretøjer fra og til Kjøbenhavn Station.
  - III. Oversigt over de økonomiske Resultater af de sjællandske Statsbaners Drift.
  - IV. Oversigt over kjørte Vogn- og Lokomotivmil samt Antal af Tog paa de sjællandske Statsbaner.
- 

Banen til Korsør	·	aaabnedes den	27de	April	1856.
”	”	Klampenborg	”	”	22de Juli 1863.
”	”	Lyngby	”	”	1ste Oktober 1863.
”	”	Helsingør	”	”	9de Juni 1864.
”	”	Masnedssund	”	”	4de Oktober 1870.
”	”	Kallundborg	”	”	1ste Januar 1875.
”	”	Frederikssund	”	”	17de Juni 1879.
Havnebanen i Kjøbenhavn	”	”	”	”	1ste Oktober 1880.



Tabel I.

## Oversigt over Antallet af afgaaede og

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Aar	Antal Personer							
	Hovedbanerne				Klampenborgbanen			
	Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I a l t	Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I a l t
1857	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	152,971	151,017	303,988	—	—	—	—
1858	1 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	139,181	140,343	279,524	—	—	—	—
1859	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128,566	131,681	260,247	—	—	—	—
1860	1 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	128,662	129,354	258,016	—	—	—	—
1861	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	139,454	143,785	283,239	—	—	—	—
1862	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139,951	143,436	283,387	—	—	—	—
1863	1 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	156,946	165,120	322,066	1) <sup>1</sup> —	—	—	—
1864	<sup>2</sup> )1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	177,784	193,524	371,308	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	165,782	173,117	338,899
1865	2 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	318,457	319,626	638,083	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	234,175	233,809	467,984
1866	2 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	337,844	335,717	673,561	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	262,990	268,297	531,287
1867	2 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	339,685	341,862	681,547	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	250,513	254,714	505,227
1868	2 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	353,681	356,348	710,029	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	276,606	285,635	562,241
1869	2 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	362,173	363,260	725,433	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	325,305	330,679	655,984
1870	<sup>3</sup> )2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	356,923	359,304	716,227	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	358,267	363,490	721,757
1871	3 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	404,935	418,976	823,911	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	354,037	359,030	713,067
1872	3 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	496,049	497,490	993,539	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	421,254	426,218	847,472
1873	3 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	488,027	490,615	978,642	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	420,854	425,534	846,388
1874	3 <sup>4</sup> / <sub>4</sub>	541,337	544,529	1,085,866	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	478,549	483,656	962,205
1875	4 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	603,305	613,966	1,217,271	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	532,568	538,029	1,070,597
1876	4 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	612,307	613,085	1,225,392	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	570,657	575,852	1,146,509
1877	4 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	595,902	594,941	1,190,843	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	516,798	522,036	1,038,834
1878	4 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	565,411	563,291	1,128,702	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	570,157	575,936	1,146,093
1879	<sup>4</sup> )4 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>	586,091	586,784	1,172,875	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	528,492	533,849	1,062,341
1880	<sup>5</sup> )5 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	631,352	632,113	1,263,465	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	604,803	610,935	1,215,738
18 <sup>81</sup> / <sub>82</sub>	5 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	662,970	668,344	1,331,314	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	560,263	565,941	1,126,204
18 <sup>82</sup> / <sub>83</sub>	5 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	716,118	722,582	1,438,700	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	674,492	681,328	1,355,820
18 <sup>83</sup> / <sub>84</sub>	5 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	761,543	773,474	1,538,017	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	696,871	703,935	1,400,806
18 <sup>84</sup> / <sub>85</sub>	5 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	805,490	815,887	1,621,377	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	650,276	656,867	1,307,143
18 <sup>85</sup> / <sub>86</sub>	5 <sup>0</sup> / <sub>4</sub>	804,428	808,644	1,613,072	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	586,917	592,865	1,179,782

- 1) Da Klampenborgbanen ikkun var i Drift en Del af Aaret 1863, er Frekvensen for dette Aar ikke medtaget her.
- 2) Da Helsingørbanen i sin Helhed ikkun var i Drift en Del af Aaret 1864, er Frekvensen for denne Bane ikke her medtaget i dette Aar.
- 3) Da Sydbanens Frekvens, overensstemmende med Driftsberetningen for 1870, her er medtaget, uagtet denne Bane kun var aaben i de 3 sidste Maaneder af Aaret, er Milelængden forøget med  $\frac{1}{4}$  af denne Banes Længde, der i det Hele er 12 Mil.

## ankomne Personer fra og til Kjøbenhavn Station.

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
				Progression					
T i l s a m m e n				Hovedbanerne		Klampenborgbanen		Samtlige Baner	
Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I a l t	Absolut	I Forhold til Banernes Længde	Absolut	I Forhold til Banens Længde	Absolut	I Forhold til Banernes Længde
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	152,971	151,017	303,988	—	—	—	—	—	—
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139,181	140,343	279,524	1,000	1,000	—	—	—	—
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128,566	131,681	260,247	0,931	0,931	—	—	—	—
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128,662	129,354	258,016	0,923	0,923	—	—	—	—
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139,454	143,785	283,239	1,013	1,013	—	—	—	—
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139,951	143,436	283,387	1,014	1,014	—	—	—	—
14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	156,946	165,120	322,066	1,152	1,152	—	—	—	—
16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	343,566	366,641	710,207	1,328	1,328	1,000	1,000	1,000	1,000
24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	552,632	553,435	1,106,067	2,283	1,480	1,381	1,381	1,557	1,049
24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	600,834	604,014	1,204,848	2,410	1,562	1,568	1,568	1,696	1,142
24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	590,198	596,576	1,186,774	2,438	1,581	1,491	1,491	1,671	1,125
24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	630,287	641,983	1,272,270	2,540	1,647	1,659	1,659	1,791	1,206
24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	687,478	630,939	1,381,117	2,595	1,682	1,936	1,936	1,945	1,310
27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	715,190	722,794	1,437,984	2,562	1,468	2,130	2,130	2,025	1,215
36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	758,972	778,006	1,536,978	2,947	1,251	2,104	2,104	2,164	0,978
36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	917,303	923,708	1,841,011	3,554	1,509	2,501	2,501	2,592	1,172
36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	908,881	916,149	1,825,030	3,501	1,486	2,497	2,497	2,570	1,162
36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,019,886	1,028,185	2,048,071	3,885	1,649	2,839	2,839	2,884	1,304
47	1,135,873	1,151,995	2,287,868	4,355	1,420	3,159	3,159	3,221	1,131
47	1,182,964	1,188,937	2,371,901	4,384	1,429	3,383	3,383	3,340	1,173
47	1,112,700	1,116,977	2,229,677	4,260	1,389	3,065	3,065	3,139	1,102
47	1,135,568	1,139,227	2,274,795	4,038	1,316	3,382	3,382	3,203	1,124
49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,114,583	1,120,633	2,235,216	4,196	1,296	3,135	3,135	3,147	1,049
52	1,236,155	1,243,048	2,479,203	4,520	1,277	3,587	3,587	3,291	1,044
52	1,223,233	1,234,283	2,457,516	4,763	1,398	3,323	3,323	3,460	1,098
52	1,390,610	1,403,910	2,794,520	5,147	1,511	4,001	4,001	3,935	1,249
52	1,461,414	1,477,409	2,938,823	5,502	1,615	4,133	4,133	4,133	1,313
52	1,455,766	1,472,754	2,928,520	5,800	1,702	3,857	3,857	4,123	1,308
52	1,391,345	1,401,509	2,792,854	5,771	1,694	3,481	3,481	3,932	1,248

- 4) Da Frederikssundbanens Frekvens, overensstemmende med Driftsberetningen for 1879, her er medtaget, uagtet denne Bane kun var aaben for Trafiken i omtrent den sidste Halvdel af Aaret 1879, er Milelængden for dette Aar forøget med 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mil, idet nævnte Banes Længde er ca. 5 Mil.
- 5) Da Havnebanen i Kjøbenhavn, der aabnedes den 1ste Oktober 1880, ikkun benyttes til Godstransport, er dens Længde ikke medtaget i Tabellen over afgaaede og ankomne Personer.

Tabel II.

**Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet  
Kjøretøjer fra og til**

1	2	3	4	5	6	7	8
Aar	Bancr- nes Læng- de	Rejsegods Centner			II - efter 100 Pd.s og tilsvarende Taxter - Centner		
		Afgaaet	Ankommet	I a l t	Afgaaet	Ankommet	I a l t
	Mil						
1857	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	17,444	<sup>1)</sup> —	—	95,429	<sup>1)</sup> —	—
1858	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14,235	13,080	27,315	91,563	94,484	186,047
1859	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	15,832	12,131	27,966	86,576	86,631	173,207
1860	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	13,617	12,535	26,182	88,933	100,483	189,416
1861	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	13,539	12,246	25,785	83,913	112,837	196,750
1862	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14,058	12,775	26,833	87,427	123,222	210,649
1863	<sup>2)</sup> 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	19,041	14,053	33,094	91,873	142,470	234,343
1864	<sup>3)</sup> 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18,416	15,182	33,598	110,455	119,781	230,236
1865	2 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	25,712	18,986	44,698	144,836	172,891	317,727
1866	2 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	26,527	17,468	43,995	154,215	192,677	346,892
1867	2 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	28,014	16,821	44,835	180,157	218,486	398,643
1868	2 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	30,508	17,524	48,029	201,564	228,942	430,506
1869	2 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	29,702	17,128	46,830	211,598	231,620	443,218
1870	<sup>4)</sup> 2 <sup>6</sup> / <sub>2</sub>	28,702	17,417	46,119	268,773	250,159	527,932
1871	3 <sup>5</sup> / <sub>2</sub>	30,380	18,024	48,404	344,895	278,375	623,270
1872	3 <sup>5</sup> / <sub>2</sub>	36,666	19,920	56,586	368,822	324,805	693,627
1873	3 <sup>5</sup> / <sub>2</sub>	37,166	19,233	56,399	474,655	377,659	852,314
1874	3 <sup>5</sup> / <sub>2</sub>	39,698	20,019	59,717	592,309	442,287	1,034,596
1875	46	40,544	21,975	62,519	788,182	544,251	1,332,433

## Rejsegods samt II- og Fragtgods, Kreaturer og Kjøbenhavn Station.

9	10	11	12	13	14
<b>og Fragtgods</b>					
i større Partier samt hele Vogn- ladninger — Centner			(Heraf Korn)		
Afgaaet	Ankommet	I a l t	Afgaaet	Ankommet	I a l t
211,700	1) —	—	Tdr. ca. 7,300 Ctr. ca. 14,600	— —	— —
183,809	422,151	605,960	Tdr. 6,935 Ctr. 13,870	151,637 303,274	158,572 317,144
149,860	445,134	594,994	Tdr. 6,421 Ctr. 12,842	172,315 344,630	178,736 357,472
177,049	411,357	588,406	Tdr. 8,723 Ctr. 17,446	148,909 297,818	157,632 315,264
188,611	396,225	584,836	Tdr. 11,769 Ctr. 23,538	163,092 326,184	174,861 349,722
205,350	469,147	674,497	Tdr. 15,105 Ctr. 30,210	151,551 303,102	166,656 333,312
200,740	601,315	802,055	Tdr. 11,340 Ctr. 22,680	203,772 407,544	215,112 430,224
207,651	734,657	942,308	Tdr. 13,359 Ctr. 26,718	222,509 445,018	235,868 471,736
396,491	1,083,856	1,480,347	Tdr. 28,797 Ctr. 57,594	252,867 505,734	281,664 563,328
437,074	1,019,748	1,456,822	Tdr. 37,441 Ctr. 74,882	219,310 438,620	256,751 513,502
515,853	1,212,093	1,727,946	Tdr. 53,408 Ctr. 106,816	295,898 591,796	349,306 698,612
611,243	1,247,296	1,858,539	Tdr. 57,763 Ctr. 115,526	290,032 580,064	347,795 695,590
690,661	1,387,853	2,078,514	Tdr. 67,989 Ctr. 135,978	324,812 649,624	392,801 785,602
633,899	1,836,089	2,469,988	Tdr. 49,957 Ctr. 99,914	403,254 806,508	453,211 906,422
631,049	1,765,717	2,396,766	Tdr. 23,430 Ctr. 46,860	374,880 749,760	398,310 796,620
663,067	2,003,231	2,666,298	Tdr. 19,718 Ctr. 39,436	437,569 875,138	457,287 914,574
816,280	2,374,304	3,190,584	Tdr. 42,777 Ctr. 85,554	408,224 816,448	451,001 902,002
849,237	2,714,331	3,563,568	Tdr. 60,086 Ctr. 120,172	466,048 932,096	526,134 1,052,269
1,152,695	2,984,339	4,137,034	Tdr. 73,723 Ctr. 147,446	556,394 1,112,788	630,117 1,260,234

Tabel II (fortsat).

**Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet  
Kjøretøjer fra og til**

1	2	3	4	5	6	7	8
Aar	Baner- nes Læng- de  Mil	Rejsegods Centner			II- efter 100 Pd.s og tilsvarende Taxter — Centner		
		Afgaaet	Ankommet	I a l t	Afgaaet	Ankommet	I a l t
		1876	46	40,449	21,166	61,615	809,717
1877	46	40,612	24,138	64,750	809,118	616,228	1,425,346
1878	46	23,690	22,487	46,177	746,274	634,530	1,380,804
1879	<sup>5)</sup> 48 $\frac{1}{2}$	23,952	22,666	46,618	822,044	737,406	1,559,450
1880	51	23,169	22,732	45,901	909,301	801,939	1,711,240
18 <sup>81</sup> / <sub>82</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	23,574	24,042	47,616	926,442	858,106	1,784,598
18 <sup>82</sup> / <sub>83</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	24,850	25,608	50,458	976,494	962,530	1,939,024
18 <sup>83</sup> / <sub>84</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	25,261	25,664	50,925	1,117,240	1,085,353	2,202,593
18 <sup>84</sup> / <sub>85</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	27,379	25,159	52,538	1,127,193	1,064,091	2,191,284
18 <sup>85</sup> / <sub>86</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	25,141	23,942	49,083	1,108,037	1,094,459	2,202,496

<sup>1)</sup> Oplysninger savnes.

<sup>2)</sup> Til Godstrafiken paa Klampenborgbanen i 1863 og 1864, der var af særdeles ringe Omfang, er der ved denne Oversigt paa Grund af den Maade, hvorpaa Driftsberetningerne for disse 2 Aar ere affattede, intet Hensyn taget.

<sup>3)</sup> Da Helsingørbanen i sin Helhed ikkun var i Drift en Del af Aaret 1864, er Godstrafiken for denne Bane ikke her medregnet for dette Aar.

<sup>4)</sup> Da Sydbanens Godstrafik, overensstemmende med Driftsberetningen for 1870, her er medregnet, uagtet denne Bane kun var aabnet i de 3 sidste Maaneder af Aaret, er Milelængden forøget med  $\frac{1}{4}$  af denne Banes Længde, der i det Hele er 12 Mil.

<sup>5)</sup> Da Frederikssundbanens Frekvens, overensstemmende med Driftsberetningen for 1879, her er medtaget, uagtet denne Bane kun var aaben for Trafiken i omtrent den sidste Halvdel af Aaret 1879, er Milelængden for dette Aar forøget med  $2\frac{1}{2}$  Mil, idet nævnte Banes Længde er ca. 5 Mil.

## Røjsegods samt II- og Fragtgods, Kreaturer og Kjøbenhavn Station.

9	10	11	12	13	14
<b>og Fragtgods</b>					
i større Partier samt hele Vogn- ladninger — Centner			(Heraf Korn)		
Afgaaet	Ankommet	I a l t	Afgaaet	Ankommet	I a l t
1,122,623	2,657,222	3,779,845	Tdr. 52,066 Ctr. 104,132	519,022 1,038,044	571,088 1,142,176
1,203,792	2,407,079	3,610,871	Tdr. 163,302 Ctr. 326,604	425,844 851,688	589,146 1,178,292
1,139,908	2,689,098	3,829,006	Tdr. 110,066 Ctr. 220,132	490,077 980,154	600,143 1,200,286
1,362,641	2,889,024	4,251,665	Tdr. 96,769 Ctr. 193,538	558,445 1,116,890	655,214 1,310,428
1,613,771	3,300,242	4,914,013	Tdr. 159,068 Ctr. 318,135	532,828 1,065,656	691,896 1,383,791
1,924,885	3,598,587	5,523,472	Tdr. 147,989 Ctr. 295,979	471,669 943,338	619,658 1,239,317
1,997,415	3,446,697	5,344,113	Tdr. 145,389 Ctr. 290,778	480,128 960,256	625,517 1,251,034
2,319,471	3,162,913	5,482,384	Tdr. 115,801 Ctr. 231,601	345,449 690,898	461,250 922,499
2,828,001	2,968,648	5,796,649	Tdr. 128,423 Ctr. 256,846	394,375 788,750	522,798 1,045,596
2,854,930	3,055,685	5,910,615	Tdr. 112,661 Ctr. 225,323	513,431 1,026,862	626,092 1,252,185

Med Hensyn til Overskrifterne for Kolonnerne 6—8 og 9—11 bemærkes, at efter de *nøjgældende Taxter* sondres der ved den egentlige Godsforsendelse alene mellem Forsendelser af II- og Fragtgods *efter 100 Pd.s Taxter* og Forsendelse af Gods *i hele Vognladninger à 90 Ctnr.*, men efter *ældre Taxter* kunde desuden Korn forsendes i mindre Partier *pr. Td.*, og disse Forsendelser ere derfor medregnede under Kolonne 6—8, hvilket er antydnet ved Ordet „tilsvarende“ i Overskriften. Ligeledes forsendtes efter *ældre Taxter* Kvantiteter af Gods paa ikke under 20 Ctnr. efter en egen modereret *Taxt*. Disse Forsendelser ere medregnede under Kolonne 9—11, hvilket er antydnet ved Ordene „i større Partier“ i Overskriften.

Tabel II (fortsat).

**Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet  
Kjøretøjer fra og til**

1	15	16	17	18	19	20		
Aar	<b>Kreaturer</b>							
	Større Kreaturer			Mindre Kreaturer				
	Afgaaet	Ankommet	I a l t	Afgaaet	Ankommet	I a l t		
1857	Stk.	560	<sup>1)</sup> —	—	Stk.	622	<sup>1)</sup> —	—
	Ctr.	2,599	—	—	Ctr.	579	—	—
1858	Stk.	605	7,959	8,564	Stk.	625	23,271	23,896
	Ctr.	2,778	35,056	37,834	Ctr.	625	23,271	23,896
1859	Stk.	874	9,160	10,034	Stk.	587	28,919	29,506
	Ctr.	3,756	38,798	42,554	Ctr.	537	17,665	18,202
1860	Stk.	1,151	9,740	10,891	Stk.	627	26,984	27,611
	Ctr.	5,068	39,845	44,913	Ctr.	549	16,665	17,214
1861	Stk.	1,017	10,242	11,259	Stk.	719	30,141	30,860
	Ctr.	4,571	41,814	46,385	Ctr.	570	18,410	18,980
1862	Stk.	1,042	11,122	12,164	Stk.	763	30,470	31,233
	Ctr.	4,824	45,417	50,241	Ctr.	636	19,077	19,713
1863	Stk.	1,211	12,359	13,570	Stk.	883	27,307	28,190
	Ctr.	5,448	50,586	56,034	Ctr.	721	17,416	18,137
1864	Stk.	1,895	14,330	16,225	Stk.	1,455	30,630	32,085
	Ctr.	8,398	58,266	66,664	Ctr.	1,046	19,477	20,523
1865	Stk.	2,353	14,908	17,261	Stk.	4,402	42,399	46,801
	Ctr.	10,031	60,462	70,493	Ctr.	3,176	27,252	30,428
1866	Stk.	2,624	14,867	17,491	Stk.	3,980	42,738	46,718
	Ctr.	11,395	60,487	71,882	Ctr.	2,797	27,974	30,771
1867	Stk.	3,405	12,640	16,045	Stk.	5,296	48,062	53,358
	Ctr.	14,574	51,815	66,389	Ctr.	3,370	32,124	35,494
1868	Stk.	3,216	14,017	17,233	Stk.	4,887	47,020	51,907
	Ctr.	13,868	57,653	71,521	Ctr.	3,170	29,138	32,308
1869	Stk.	3,146	16,273	19,419	Stk.	8,633	51,071	59,704
	Ctr.	13,460	66,720	80,189	Ctr.	5,700	31,762	37,462
1870	Stk.	3,024	16,806	19,830	Stk.	12,716	51,339	64,055
	Ctr.	13,320	68,951	82,271	Ctr.	7,730	34,240	41,970
1871	Stk.	2,722	20,944	23,666	Stk.	14,064	62,936	77,000
	Ctr.	11,940	85,527	97,467	Ctr.	7,839	39,879	47,718
1872	Stk.	3,909	21,499	25,408	Stk.	17,641	72,347	89,988
	Ctr.	17,360	88,248	105,608	Ctr.	10,006	48,696	58,702
1873	Stk.	4,439	24,882	29,321	Stk.	14,455	78,935	93,390
	Ctr.	22,786	101,737	124,523	Ctr.	8,452	54,610	63,062
1874	Stk.	5,197	25,999	31,196	Stk.	18,389	82,340	100,729
	Ctr.	22,850	106,691	129,541	Ctr.	10,617	57,422	68,039
1875	Stk.	5,405	29,697	35,102	Stk.	17,393	98,364	115,757
	Ctr.	23,849	121,093	144,942	Ctr.	9,490	65,827	75,317

### Rejsegods samt II- og Fragtgods, Kreaturer og Kjøbenhavn Station.

21		22	23	24	25	26	27	28
K j ø r e t ø j e r			Ialt Rejsegods, II- og Fragt- gods, Kreaturer og Kjøretøjer			Progression		
			Samlet Vægt Centner					
Afgaaet	Ankommet	Ialt	Afgaaet	Ankommet	I a l t	Absolut	I Forhold til Banernes Længde	
Stk. 183 Ctr. 1,830	<sup>1)</sup> — —	— —	344,181	<sup>1)</sup> —	—	—	—	
Stk. 152 Ctr. 1,520	65 650	217 2,170	294,530	588,692	883,222	1,000	1,000	
Stk. 137 Ctr. 1,370	74 740	211 2,110	257,931	601,102	859,033	0,973	0,973	
Stk. 190 Ctr. 1,900	77 770	267 2,670	287,146	581,655	868,801	0,984	0,984	
Stk. 177 Ctr. 1,770	82 820	259 2,590	292,974	582,352	875,326	0,991	0,991	
Stk. 172 Ctr. 1,720	76 760	248 2,480	314,015	670,398	984,413	1,115	1,115	
Stk. 159 Ctr. 1,590	69 690	228 2,280	319,413	826,530	1,145,943	1,295	1,295	
Stk. 118 Ctr. 1,180	48 480	166 1,660	347,146	947,843	1,294,989	1,466	1,466	
Stk. 196 Ctr. 1,675	100 868	296 2,543	581,921	1,364,315	1,946,236	2,204	1,383	
Stk. 200 Ctr. 1,607	84 693	284 2,300	633,615	1,319,047	1,952,662	2,211	1,388	
Stk. 214 Ctr. 1,738	87 705	301 2,443	743,706	1,532,044	2,275,750	2,577	1,617	
Stk. 188 Ctr. 1,541	73 601	261 2,142	861,891	1,581,154	2,443,045	2,766	1,736	
Stk. 175 Ctr. 1,447	93 792	268 2,239	952,577	1,735,875	2,688,452	3,044	1,911	
Stk. 199 Ctr. 1,638	93 751	292 2,389	954,062	2,216,607	3,170,669	3,590	1,998	
Stk. 214 Ctr. 1,727	114 900	328 2,627	1,027,830	2,188,422	3,216,252	3,641	1,513	
Stk. 218 Ctr. 1,814	111 907	329 2,721	1,097,735	2,485,807	3,583,542	4,057	1,686	
Stk. 252 Ctr. 2,053	133 1,058	385 3,111	1,361,392	2,928,601	4,289,993	4,857	2,018	
Stk. 354 Ctr. 2,111	157 1,221	511 3,332	1,516,822	3,341,971	4,858,793	5,501	2,286	
Stk. 283 Ctr. 2,241	253 1,839	536 4,080	2,017,001	3,739,324	5,756,325	6,517	2,090	



Tabel II (fortsat).

**Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet  
Kjøretøjer fra og til**

1	15	16	17	18	19	20		
Aar	<b>Kreaturer</b>							
	Større Kreaturer			Mindre Kreaturer				
	Afgaaet	Ankommet	I a l t	Afgaaet	Ankommet	I a l t		
1876	Stk.	5,583	31,464	37,047	Stk.	20,133	84,282	104,415
	Ctr.	24,426	129,021	153,447	Ctr.	10,546	56,172	66,718
1877	Stk.	4,723	32,639	37,362	Stk.	11,634	82,268	93,902
	Ctr.	20,695	133,992	154,687	Ctr.	6,081	53,780	59,861
1878	Stk.	6,478	28,421	34,899	Stk.	16,999	78,700	95,699
	Ctr.	27,725	116,779	144,504	Ctr.	9,046	53,004	62,050
1879	Stk.	6,962	26,309	33,271	Stk.	21,037	76,045	97,082
	Ctr.	30,032	108,802	138,834	Ctr.	10,963	52,292	63,255
1880	Stk.	7,974	31,184	39,158	Stk.	26,452	82,484	108,936
	Ctr.	34,779	128,051	162,830	Ctr.	13,768	57,282	71,050
18 <sup>81</sup> / <sub>82</sub>	Stk.	6,721	36,739	43,460	Stk.	24,670	82,729	107,399
	Ctr.	29,517	149,971	179,488	Ctr.	14,111	57,890	72,001
18 <sup>82</sup> / <sub>83</sub>	Stk.	7,822	30,741	38,563	Stk.	28,820	67,347	96,167
	Ctr.	34,328	125,410	159,738	Ctr.	14,993	48,377	63,370
18 <sup>83</sup> / <sub>84</sub>	Stk.	7,800	32,921	40,721	Stk.	28,808	67,106	95,914
	Ctr.	33,835	134,491	168,326	Ctr.	5,634	50,688	56,322
18 <sup>84</sup> / <sub>85</sub>	Stk.	7,707	32,575	40,282	Stk.	22,311	68,631	90,942
	Ctr.	32,877	132,876	165,753	Ctr.	6,009	52,862	58,871
18 <sup>85</sup> / <sub>86</sub>	Stk.	7,919	29,386	37,305	Stk.	20,719	64,363	85,082
	Ctr.	33,290	119,980	153,270	Ctr.	4,844	48,800	53,644

<sup>1)</sup> Oplysninger savnes.

## Rejsegods samt II- og Fragtgods, Kreaturer og Kjøbenhavn Station.

21			22			23			24			25			26			27		28	
K j ø r e t ø j e r									Ialt Rejsegods, II- og Fragt- gods, Kreaturer og Kjøretøjer						Progression						
									Samlet Vægt Centner												
Afgaaet			Ankommet			Ialt			Afgaaet			Ankommet			I a l t			Absolut		I Forhold til Banernes Længde	
Stk.	268		264		532																
Ctr.	2,039		1,983		4,022				2,009,800		3,434,945		5,444,745				6,165		1,977		
Stk.	233		184		417																
Ctr.	1,788		1,394		3,182				2,082,085		3,236,612		5,318,697				6,022		1,931		
Stk.	268		154		422																
Ctr.	2,048		1,171		3,219				1,948,691		3,517,069		5,465,760				6,188		1,984		
Stk.	245		180		425																
Ctr.	1,891		1,347		3,238				2,251,523		3,811,537		6,063,060				6,865		2,088		
Stk.	267		170		437																
Ctr.	2,048		1,321		3,369				2,596,836		4,311,567		6,908,403				7,822		2,258		
Stk.	279		193		472																
Ctr.	2,145		1,460		3,581				2,920,725		4,690,033		7,610,758				8,617		2,474		
Stk.	322		192		514																
Ctr.	2,530		1,460		3,990				3,050,610		4,600,082		7,660,692				8,680		2,492		
Stk.	530		326		856																
Ctr.	5,484		3,250		8,734				3,506,925		4,462,359		7,969,284				9,023		2,591		
Stk.	434		207		641																
Ctr.	4,303		2,030		6,303				4,025,762		4,245,666		8,271,428				9,365		2,689		
Stk.	533		324		857																
Ctr.	5,672		3,771		9,443				4,031,913		4,346,638		8,378,551				9,486		2,723		

Tabel III.

## Oversigt over de økonomiske Resultater

1	2	3	4	5	6	7	8
Drifts- aar	Længde af Stræk- ninger i Drift ved Aarets Udgang Mil	Gjennem- snitlig Længde af Stræk- ningerne Mil	Driftsindtægt exkl. Overskudet fra forrige Aar		Driftsudgift		
			Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Procent af Indtægten
1857	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,201,905	81,485	783,767	53,137	65,21
1858	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,098,520	74,442	629,732	42,694	57,33
1859	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,074,393	72,840	550,907	37,350	51,28
1860	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,113,884	75,518	538,776	36,527	48,37
1861	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,135,798	77,004	548,782	37,206	48,32
1862	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,169,277	79,273	521,664	35,367	44,61
1863	17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1,452,615	92,230	636,967	40,442	43,85
1864	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2,028,998	97,783	933,363	44,981	46,00
1865	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,963,882	83,569	930,264	39,586	47,37
1866	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,022,233	86,052	920,913	39,188	45,54
1867	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,125,797	90,459	950,272	40,437	44,70
1868	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,260,697	96,200	972,534	41,384	43,02
1869	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,315,473	98,531	982,549	41,811	42,43
1870	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,405,109	90,759	1,094,188	41,290	45,49
1871	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,774,136	78,145	1,358,345	38,263	48,96
1872	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,298,351	92,911	1,473,737	41,514	44,68
1873	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,454,411	97,307	1,704,875	48,025	49,35
1874	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,931,155	110,737	1,843,841	51,939	46,90
1875	46	46	4,806,884	104,497	2,345,328	50,985	48,79
1876	46	46	4,887,852	106,258	2,604,394	56,617	53,28
1877	46	46	4,781,537	103,946	2,423,951	52,695	50,69
1878	46	46	4,661,199	101,330	2,209,547	48,034	47,40
1879	51	48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4,784,375	98,647	2,298,624	47,394	48,04
1880	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	<sup>3</sup> ) 51	5,183,689	101,641	2,390,505	46,873	46,12
18 <sup>81</sup> / <sub>82</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	5,423,403	105,565	2,997,945	58,354	55,28
18 <sup>82</sup> / <sub>83</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	5,403,274	105,173	3,199,891	62,285	59,22
18 <sup>83</sup> / <sub>84</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	5,510,836	107,267	3,281,421	63,872	59,54
18 <sup>84</sup> / <sub>85</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	5,702,441	110,996	3,464,348	67,433	60,77
18 <sup>85</sup> / <sub>86</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	5,540,769	107,850	3,709,126	72,197	66,94

<sup>1</sup>) Herunder indbefattet saavel de 10 pCt. af Driftoverskudet, der efter Statutterne henlægges til Reservefonden, som Renterne af denne Fonds Aktiver m. v.

<sup>2</sup>) I Indtægterne for 1857 er indbefattet den for 1856 overførte Beholdning 23,367 Kroner.

## af de sjællandske Statsbaners Drift.

9		10	11	12	13	14
Driftsoverskud		R e s e r v e f o n d				I Rente og Udbytte af Aktier er svaret
Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Indtægt <sup>1)</sup> Kroner	Udgift Kroner	Beholdningen ved Aarets Udgang Kroner		pCt.
418,138	28,348	<sup>2)</sup> 63,608	—	63,608		4
468,788	31,748	51,704	—	115,312		4
523,486	35,490	57,211	—	172,523		4
575,108	38,991	63,316	—	235,839		4
587,016	39,798	67,453	—	303,292		4
647,613	43,906	79,015	—	382,307		4
815,648	51,788	93,574	—	475,881		4
1,095,635	52,802	124,647	102,256	498,272		5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1,033,618	43,983	122,874	51,830	569,316		4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1,101,320	46,864	131,628	356,057	344,887		4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1,175,525	50,022	130,637	36,439	439,085		5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1,288,163	54,816	150,841	87,347	502,579		6
1,332,924	56,720	156,548	86,879	572,248		6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1,310,921	49,469	156,246	99,348	629,146		6
1,415,791	39,882	164,261	164,248	629,159		4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1,824,614	51,397	206,982	155,005	681,136		6
1,749,536	49,282	205,654	110,664	776,126		6
2,087,314	58,798	240,625	155,376	861,375		6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
2,461,556	53,512	283,510	146,030	998,855		7
2,283,458	49,641	266,758	207,097	1,058,516		6
2,357,586	51,252	272,055	246,951	1,083,620		6
2,451,652	53,297	380,177	174,044	1,289,755		6
2,485,751	51,253	343,153	179,754	1,453,155		6
2,793,184	54,768	344,323	158,344	1,639,133		—
2,425,458	47,211	287,250	112,382	1,852,994		—
2,203,383	42,888	291,769	150,000	1,994,763		—
2,229,415	43,395	302,425	150,000	2,147,189		—
2,238,093	43,563	281,925	144,625	2,284,489		—
1,831,643	35,653	300,653	150,000	2,435,142		—

<sup>2)</sup> Havnebanen, der aabnedes den 1ste Oktober 1880, er her ladet ude af Betragtning.

Tabel IV.

## Oversigt over kjørte Vogn- og Lokomotivmil samt

1	2	3	4	5	6	7
Aar	Banernes Længde ved Aarets Udgang Mil	Gjennem- snitlig Længde af Stræk- ningerne Mil	Kjørte Vognmil (å 2 Axler pr. Vogn)			Kjørte Lokomotiv- mil
			Med Personvogne	Med Post- og (Godsvogne <sup>1</sup> )	I alt	
1857	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	206,709	300,341	507,050	33,100
1858	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	187,056	289,479	476,535	34,000
1859	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	189,507	303,790	493,297	34,128
1860	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	191,761	309,662	501,423	34,132
1861	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	199,258	307,669	506,927	32,700
1862	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	200,305	338,441	538,746	33,700
1863	17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	252,715	402,640	655,355	39,690
1864	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	324,143	492,973	817,116	56,820
1865	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	376,046	444,920	820,966	65,034
1866	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	420,428	479,785	900,213	72,473
1867	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	439,660	494,765	934,425	75,434
1868	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	462,325	505,739	968,064	75,662
1869	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	495,348	530,417	1,025,765	76,986
1870	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	535,833	633,221	1,169,054	88,978
1871	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	664,710	773,965	1,438,675	119,206
1872	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	765,496	830,051	1,595,547	121,863
1873	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	754,508	928,366	1,682,874	123,602
1874	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	825,166	1,018,858	1,844,024	127,589
1875	46	46	996,894	1,279,313	2,276,207	159,596
1876	46	46	1,029,483	1,305,049	2,334,532	164,470
1877	46	46	1,038,484	1,303,944	2,342,428	165,651
1878	46	46	1,049,590	1,313,638	2,363,228	163,467
1879	51	48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,074,462	1,365,839	2,440,301	173,554
1880	51	51	1,126,368	1,526,462	2,652,830	180,624
18 <sup>81</sup> / <sub>82</sub>	51	51	1,178,561	1,666,955	2,845,516	196,211
18 <sup>82</sup> / <sub>83</sub>	51	51	1,244,019	1,738,954	2,982,973	209,676
18 <sup>83</sup> / <sub>84</sub>	51	51	1,293,700	1,907,622	3,201,322	221,100
18 <sup>84</sup> / <sub>85</sub>	51	51	1,362,269	2,026,692	3,388,961	231,762
18 <sup>85</sup> / <sub>86</sub>	51	51	1,386,189	2,045,256	3,431,445	233,689

<sup>1</sup>) I disse Tal ere ikke indbefattede de Mil, som Statsbanernes sjæl-landske Vogne have løbet paa andre indenlandske og udenlandske Baner.

### Antal af Tog paa de sjællandske Statsbaner.

8	9	10	11	12	13
Gjennem- snitligt Antal Vogne pr. Tog (Vogne à 2 Axler)	Antal Tog I alt	Heraf paa Sidebanerne	Gjennemsnitligt dagligt Antal Tog pr. Mil Bane		
			Hoved- banerne	Side- banerne	Samtlige Baner
15,32	2,230	—	0,414	—	0,414
14,02	2,250	—	0,417	—	0,417
14,45	2,270	—	0,421	—	0,421
14,69	2,270	—	0,421	—	0,421
15,50	2,270	—	0,421	—	0,421
15,99	2,270	—	0,421	—	0,421
16,51	4,400	2,120 Tog paa Klampb.- og Lyngbyb.	0,424	5,996	0,766
14,38	8,690	4,970 - - do.	0,700	5,448	1,147
12,62	9,700	4,780 - - do.	0,592	7,486	1,131
12,42	11,830	6,210 Tog paa Klampenbb.	0,677	9,726	1,379
12,39	12,850	7,050 - - do.	0,698	11,034	1,498
12,79	13,240	7,140 - - do.	0,735	11,177	1,540
13,35	13,240	7,140 - - do.	0,735	11,177	1,540
13,15	14,270	7,570 - - do.	0,713	11,851	1,475
12,07	16,670	7,800 - - do.	0,699	12,211	1,286
13,09	16,630	7,870 - - do.	0,705	11,977	1,280
13,62	17,010	7,980 - - do.	0,712	12,491	1,313
14,45	17,690	8,230 - - do.	0,746	12,886	1,365
14,26	20,100	8,160 - - do.	0,723	12,775	1,197
14,19	21,490	8,390 - - do.	0,791	13,099	1,276
14,12	21,340	8,410 - - do.	0,783	13,166	1,271
14,40	20,870	8,360 - - do.	0,774	13,086	1,243
14,02	22,470	8,430 - - do.	0,823	13,200	1,269
14,69	24,490	8,400 - - do.	0,869	13,114	1,312
14,50	26,540	8,650 - - do.	0,975	13,542	1,420
14,23	27,940	9,130 - - do.	1,026	14,294	1,501
14,48	<sup>2)</sup> 29,230	9,335 - - do.	1,085	14,614	1,570
14,62	<sup>3)</sup> 32,600	10,395 - - do.	1,211	16,274	1,751
14,68	32,875	10,602 - - do.	1,214	16,599	1,766

<sup>2)</sup> Desuden er der expederet i 18<sup>83</sup>/<sub>84</sub> ca. 300 Tog mellem Masnedø og Masnedund.

<sup>3)</sup> Desuden er der expederet i 18<sup>84</sup>/<sub>85</sub> ca. 1,450 Tog mellem Masnedø og Masnedund og ca. 600 Tog mellem København og Frederiksberg.

# Statistiske Oplysninger

angaaende

## Trafiken paa Kjøbenhavn Station

i Aarene 1880—86.

(Meddelte af Trafikinspektør Schouge.)

### A. Persontrafikken.

Den største Persontrafik paa enkelte Dage fra og til Kjøbenhavn Station har siden 1880 altid fundet Sted paa Iste og 2den Pintsedag.

Persontrafikken har paa disse Dage været saaledes:

Dato	Hovedbanerne			Klampenborgbanen			Ialt *)
	fra Kjøbenhavn	til Kjøbenhavn	Ialt	fra Kjøbenhavn	til Kjøbenhavn	Ialt	
1880, 1ste Pintsedag	8,529	6,604	15,133	15,123	16,976	32,099	47,232
2den do.	3,644	7,156	10,800	13,233	16,162	29,395	40,195
1881, 1ste do.	9,950	5,976	15,926	17,426	18,525	35,951	51,877
2den do.	3,946	7,603	11,549	23,599	25,719	49,318	60,867
1882, 1ste do.	11,030	7,948	18,978	18,951	21,409	40,360	59,338
2den do.	3,947	8,724	12,671	19,263	20,813	40,076	52,747
1883, 1ste do.	8,334	5,911	14,245	11,623	14,985	26,608	40,853
2den do.	3,316	8,377	11,693	16,251	21,458	37,709	49,402
1884, 1ste do.	11,761	9,032	20,793	18,112	20,906	39,018	59,811
2den do.	5,606	10,806	16,412	22,856	24,765	47,621	64,033
1885, 1ste do.	11,547	8,621	20,168	11,807	15,969	27,776	47,944
2den do.	4,200	10,069	14,269	10,347	12,501	22,848	37,117
1886, 1ste do.	11,507	10,144	21,651	17,484	20,635	38,119	59,770
2den do.	4,684	9,301	13,985	18,280	21,444	39,724	53,709
1887, 1ste do.	9,187	6,558	15,745	11,345	13,367	24,712	40,457
2den do.	5,723	10,936	16,659	25,430	25,902	51,332	67,991

\*) Heri er ikke indbefattet de Rejsende, som have været forsynede med Returbilletter, gyldige fra Kjøbenhavn, men løste paa andre Stationer, Rejsende med Billetter fra Nordbanen til de øvrige Baner og omvendt, Rejsende med Abonnementskort og med Fribillet samt Rejsende paa Klampenborgbanen med „Pakkebilletter“.

## Af Tog expederedes paa Kjøbenhavn Station:

Dato	Hovedbanerne			Klampenborgbanen			Ialt
	fra Kjøbenhavn	til Kjøbenhavn	Ialt	fra Kjøbenhavn	til Kjøbenhavn	Ialt	
1880, 1ste Pintsedag	27	27	54	41	41	82	136
2den do.	28	27	55	46	46	92	147
1881, 1ste do.	28	28	56	55	55	110	166
2den do.	27	27	54	63	63	126	180
1882, 1ste do.	30	30	60	59	59	118	178
2den do.	30	30	60	61	61	122	182
1883, 1ste do.	33	33	66	38	38	76	142
2den do.	32	34	66	51	51	102	168
1884, 1ste do.	35	37	72	48	48	96	168
2den do.	34	35	69	63	63	126	195
1885, 1ste do.	36	37	73	36	36	72	145
2den do.	35	37	72	32	32	64	136
1886, 1ste do.	40	39	79	55	55	110	189
2den do.	41	40	81	58	58	116	197
1887, 1ste do.	42	41	83	42	42	84	167
2den do.	41	44	85	60	60	120	205

Af Personvogne og Godsvogne, som bleve anvendte til Personbefordring, afgik og ankom:

Dato	Hovedbanerne			Klampenborgbanen			Ialt
	fra Kjøbenhavn	til Kjøbenhavn	Ialt	fra Kjøbenhavn	til Kjøbenhavn	Ialt	
1880, 1ste Pintsedag	364	372	736	604	604	1,208	1,944
2den do.	341	330	671	738	738	1,476	2,147
1881, 1ste do.	417	459	906	797	797	1,594	2,500
2den do.	357	357	714	986	986	1,972	2,686
1882, 1ste do.	447	459	906	797	797	1,594	2,500
2den do.	377	361	738	909	909	1,818	2,556
1883, 1ste do.	437	437	874	530	530	1,060	1,934
2den do.	397	394	791	816	816	1,632	2,423
1884, 1ste do.	494	514	1,008	654	654	1,308	2,316
2den do.	432	427	859	1,008	1,008	2,016	2,875
1885, 1ste do.	507	515	1,022	537	537	1,074	2,096
2den do.	414	435	849	538	538	1,076	1,925
1886, 1ste do.	501	514	1,018	796	799	1,595	2,613
2den do.	452	464	916	849	879	1,728	2,644
1887, 1ste do.	484	502	986	562	562	1,124	2,110
2den do.	498	521	1,019	953	953	1,906	2,925



Indtægten af solgte Billetter paa Kjøbenhavn Station 1ste og 2den Pintsedag 1880—86 har udgjort.

Aar	Hovedbanerne		Klampenborgbanen		I a l t	
	<i>Nr</i>	<i>Ør</i>	<i>Nr</i>	<i>Ør</i>	<i>Nr</i>	<i>Ør</i>
1880	25,645	»	10,611	»	36,286	»
1881	29,306	»	15,344	»	44,650	»
1882	30,897	»	13,660	»	44,557	»
1883	25,620	»	10,507	»	36,127	»
1884	33,472	»	14,791	»	48,263	»
1885	30,102	»	7,984	»	38,086	»
1886	32,873	»	12,767	»	45,640	»
1887	29,556	»	12,780	»	42,336	»

### B. Godstrafiken.

Den største Godstrafik har fundet Sted i Oktober 1885. Banernes samlede Godstrafik ses af følgende Tabel:

Aar	Maaned	Samtlige Baners Trafik	Heraf er afsendt fra Kjøbenhavn Station
		Centner	Centner
1880	Oktober	1,072,166	291,041
1881	—	1,230,690	305,152
1882	—	1,074,865	292,264
1883	September	1,316,830	364,512
1884	—	1,407,071	389,327
1885	Oktober	1,446,676	397,392
1886	—	»	455,085
1887	—	»	458,045

Vægten af det til Kjøbenhavn *ankomne* Gods kan ikke opgives, men formenes det, at denne — i Lighed med det afsendte Gods — er voxet i Forhold til den Stigning i Vægten, som har fundet Sted ved Forsendelserne fra og til samtlige Stationer.

### C. Spørlængden paa Kjøbenhavn Station.

Siden 1879, da den samlede Spørlængde var 57,500 løb. Fod, er Spørlængden forøget med 12,600 Fod, saaledes at denne nu ialt er 70,100 Fod.

## D. Vognbevægelsen paa Kjøbenhavn Station.

Medens der i 1879 og de nærmest foregaaende 3 Aar daglig ankom til og afgik fra Kjøbenhavn Station imellem 300 og 500 Godsvogne, varierer Antallet af disse Vogne nu mellem 500 og 800 daglig. Maximum paa en enkelt Dag var:

i 1879 (den 19de Oktober)	491	Godsvogne
i 1880 (den 1ste December)	524	—
i 1881 (den 12te Oktober)	653	—
i 1882 (den 30te August)	666	—
i 1883 (den 22de August)	730	—
i 1884 (den 1ste Oktober)	657	—
i 1885 (den 20de Mai)	753	—
i 1886 (den 9de Juni)	770	—
og i 1887 (den 9de November)	846	—

Det største Antal Vogne med levende Kreaturer, som i 1886 paa en Dag ere indkomne til Kjøbenhavn ankom den 9de Juni, paa hvilken Dag der ialt indkom 223 Kreaturvogne, af hvilke 126 bleve aflæssede paa Banegaarden og 97 — efterat de her vare udrangerede og samlede — førte til Kvægtorvet for der at aflæsses.

Maximum af Antallet af Godsvogne, som nogen Nat i 1886 har henstaaet paa Banegaarden, Havnebanen og Kvægtorvet heri ikke indbefattet, har været 416.



**Bilag Nr. 4.**

Om at føre den

## indre Forbindelseslinie gennem Parkanlægene

(Ved Ingeniør *H. Hammerich*).

Efter Kommissionens ærede Opfordring har jeg undersøgt, hvorledes man med de nu forandrede Forhold kunde føre en indre Forbindelsesbane gennem Parkterrænet, saaledes som i sin Tid foreslaaet af Hr. Justitsraad *Tegner*.

Man kan, som Forholdene nu have udviklet sig, vistnok kun vælge tre Linier, enten

- I en Tunnellinie gennem Farimagsgade, en saadan, som Justitsraad *Tegners* sidste Bearbejdelse i sin Tid blev staaende ved, eller
- II en Linie, der føres som delvis aaben Bane gennem Ørstedsparken og Torvet ved Frederiksborggade, og derfra i Tunnel gennem Botanisk Have og Farimagsgade, eller
- III en Linie, der føres som saavidt muligt aaben Bane gennem de 3 Parkanlæg: Ørstedsparken, Botanisk Have og Musæums-Parken, og som kun benytter Tunnel paa saa korte Strækninger som muligt.

Sammenlignet med Boulevardbanen have alle tre Linier den Fordel, at Forbindelsen i Syd med Hovedstationen kan faa en smukkere, noget fladere Flugt.

Paa den anden Side have de alle følgende Mangler:

Forbindelsen i Nord med en Østbanegaard vil medføre:

- 1) at denne Banegaard kommer til at ligge i Kurve, 2) at Østerbrogade overskæres skævt, saa at Broerne blive kostbarere og Stationsbygningerne ikke kunne anbringes saa kjønt, bekvemt og billigt, som ved lodret passerende Spor, 3) at Østerbrogade maa hæves indtil 5 à 6 Fod ud for en permanent Bebyggelse, medens den tilsvarende Hævning efter Boulevard Projektet kun vil berøre de gamle Nyboders Huse, der dog skulle falde, 4) at Underkjørslerne til det nye Havneanlæg ville bringes noget længer mod Nord, og 5) at Østbanegaarden og en eventuel Mellemstation ved Frederiksborggade altid komme lidt længer bort fra den gamle By. Linierne ville derhos mere eller mindre kollidere med Kloaksystemet.

Man vil iøvrigt let se, at de her paapegede Mangler ere betydeligt mindre efter Linie III end efter de andre; og denne Linie er vist ogsaa den, der mest falder sammen med Justitsraad *Tegners* Tanke.

**Linie I.** Mod denne taler først og sidst, at den faar en 5,650 Fod lang Tunnel med alle de deraf flydende Ulemper, som daarlig Luft, Nødvendigheden af kunstigt Lys ogsaa i alle Dagtog, deriblandt Klampenborgtogene o. a. l., og at den vil være vanskelig at anlægge paa langs gjennem den stærkt befærdede Gade og under Kollision ikke blot med Færdselen, men ogsaa med Gas-, Vand- og fremfor alt Kloak-Ledningerne.

**Linie II** vil — ligesom **I** — have Vanskelighed ved at komme forbi Polyteknisk Læreanstalt, hvis Fundamentmure maatte indgaa som Led i Banetunnelen, og den vil ligesom **III** gjøre Indgreb i Ørstedsparken og faa det besværlige og kostbare Stykke under Byggekarreén mellem Gothersgade og Torvet ved Frederiksborggade. Den vil endelig skære gennem Botanisk Have, og selv om denne Gjennemskæring sker i Tunnel, vil den dog være til Fortræd for Haven, ligesom den vil kollidere med et her projekteret plantefysiologisk Museum. Ved Siden af disse Ulemper har Linie **II** overfor **I** kun den Fordel, at det længste Stykke Tunnel er noget kortere, men dog saa langt (3000 Fod), at det vil medføre alle en Tunnels Ulemper.

Vilde man i det Hele gaa til Tunnelbane, da vilde man utvivlsomt foretrække Boulevardlinien. Man har her den brede, lidet befærdede Vej, uden Kloaker og saa godt som uden generende Gas- og Vandledninger, man kan i det Hele ikke let tænke sig et Terræn, hvor Bygningen af en Tunnelbane møder mindre Vanskeligheder.

Imidlertid tør det vist betragtes som givet, at man i et Banekomplex som vort, der ellers er frit for Tunneller, vil og bør undgaa at indskyde nogen saadan, saa vidt det paa nogen Maade er muligt. Jeg tror derfor, at Linierne **I** og **II** alene af denne Grund bør forkastes, og at kun Linie **III** i forskjellige Henseender har Fordele fremfor Boulevardlinien.

**Linie III.** For denne Linie gjælder det, at Passagen vil være behageligere for de Rejsende paa de Steder, hvor man kjører i aabne Udgravninger gennem Parkanlægene, end Passagen gennem den aabne Boulevardbane; paa den anden Side vil denne sidste være langt behageligere end Passagen gennem Tunnellerne, og det er saaledes tvivlsomt, om der ikke overfor de Rejsende tabes mere, end der vindes. En afgjørende Ulempe ere Tunnellerne dog i hvert Tilfælde ikke her, da den længste kun er ca. 550 Fod lang.

Sammenlignet med Boulevardbanen vil man endvidere komme til, at Snefygning vil volde mindre, Grundvand noget større Ulemper.

Anlægsudgifterne ville blive større, thi selve Banens Bygning vil i ethvert Tilfælde koste ligesaa meget som Boulevardbanens, men Banen gennem Parkanlægene vil ved Siden heraf faa Extraudgifter til Kloakforlægninger med én eller flere Pumpestationer, og fremfor alt vil den faa meget store og uberegnelige Extraudgifter fra Karreén mellem Gothersgade og Torvet ved Frederiksborggade. Man maa her expropriere Kjælderne, der tildels ere dobbelte, og give Erstatning for Ulemper (f. Ex. til Kunstnerhjemmet), og man vil faa stort Besvær med at komme under Bygningerne.

Da den største Del af denne Karré just ligger over den gamle Stadsgrav, hvile Bygningerne her paa Pilotage, og man vil da rimeligvis blive nødt til helt at nedrive disse Bygninger.

Fremfor alt maa der dog indvendes mod denne Bane, at den vil gjøre stor Fortræd i Ørstedsparken, større udfor de nye Museer og allerstørst i Botanisk Have, saa at der ikke kan være Tvivl om, at den baade i æsthetisk og anden Henseende vil repræsentere et langt større Offer end Boulevardbanen.

Naar saaledes Linien gennem Parkanlægene ikke blot bliver kostbarere end Boulevardlinien, men ogsaa støder paa saa vægtige Hindringer, at den sikkert ikke lader sig gennemføre, er dette for en stor Del en Følge af de Forandringer i Terrænets Benyttelse, som ere gjorte, siden Justitsraad *Tegner* fremførte sit Projekt. Siden den Tid er nemlig Bygningen af Polyteknisk Anstalt fastslaaet, og Østre Anlæg, der den Gang var udset til at blive et frit og aabent Parkanlæg, er nu dels overladt Kommunen til fri Bebyggelse dels bestemt til Plads for vore Museer.

Det er ogsaa siden den Tid, at Boulevardlinien er kommen til at ligge for, ved at nogle af Hindringerne ere forsvundne og de øvrige ere bestemte til at forsvinde.



## Meddelelse

af

### Stadsingeniør Amt.

---

Det Terræn, hvorpaa Hovedstationen ved Vesterbrogade tænkes anlagt, og hvorigjennem Forbindelsesbanen er projekteret ført, bestaar ikke af store, gennemgaaende ensartede Lag, men Beskaffenheden af Undergrunden varierer meget fra Sted til Sted.

Det Kjendskab, jeg har til nævnede Terræn, er hentet fra en Del forskellige Gravninger for dybtliggende Kloaker og fra Tørlægning af tidligere foretagne Udgravninger, saasom Partier af den nærliggende Stadsgrav, af Tømmergraven og Gasværkshavnen.

Der er saaledes udført en Gravning for Kloaken i Bernstorffsgade, der ved Frihedsstøtten bøjer om ad Vesterbrogade. Udgravningen blev ved Havnen ført ned til  $\div$  1,9 og ved Frihedsstøtten til  $\div$  2,0. Indtil Ny Vestergades Forlængelse bestod Grunden af Opfyldning af fortrinligt sandet Ler og endte i gammel Strandbund. Ved Fortsættelsen mod Vesterbro blev der i Bernstorffsgade lidt Nord for Ny Stormgade fundet lidt Flydesand paa en kortere Strækning, men kun i de sidste Spadestiks Dybde af Udgravningen. Tæt før Udgangen i Vesterbrogade blev i Bunden af Udgravningen truffet et vandførende Lag af grovt Grus, der imidlertid ophørte, da man kom ud i Vesterbrogade, hvor Jordbunden bestod af fast Ler. Denne Lerbund forefandtes gennem Farimagsgade, indtil der hen imod Klampenborg Stationen blev truffet fint Sand. De forefundne vandførende Lag gav ikke Vanskeligheder for Udførelsen af nogen Betydning, hvilket kan ses deraf, at hele Vandlænsningen blev besørget med to smaa Haandpumper, og det maa jo erindres, at det ved en saadan Udgravning ikke alene er det stadige Tilløb, der skal fjernes, men ogsaa det Kvantum Vand, der fylder de vandførende Lag. — Ved den i forrige Sommer udførte store Hjelpeledning gennem Slagtehusene og Viktoriagade blev Udgravningen paa hele Strækningen ført ned til 5 Fod under daglig Vande. Medens der over Slagtehusenes Terræn og over Ny Stormgade blev truffet en Del Grundvand, der dog let blev holdt borte, gik Udgravningen gennem Viktoriagade gennem et kompakt Lerlag, der ikke gav Vand.

Ved Bygningen af „Panoptikon“ blev hele Kjælderen udgravet til  $\div$  4,7 og selvfølgelig noget dybere for Fundamenterne. Grunden bestod under de øvre, opfyldte Lag af Sand og Grus, men Byggegruben holdt sig af sig selv fuldstændig tør under Arbejdet.

Paa Tivoli er der bagved Basarbygningen sat en Brønd paa 6 eller 8 Fods Diameter, hvis Bund ligger i  $\div$  15,0, hvortil er ført Spildevandsledninger, der udmunde i  $\div$  10,0. Skjønt Jordbunden fornedet bestod af Sand, kunde Vandlænsningen under disse Arbejder besørget af et Par almindelige Haandpumper, og Udgravningen udførtes uden Spundsvæg. Vanskeligheden ved Arbejdet bestod derimod i at faa tætte Samlinger udførte paa Rørledningerne.

Ogsaa de i Omegnen udførte Tørlægninger give et Begreb om Vandtilstrømningen. Den tidligere Stadsgrav ved Vestervold mellem Vesterbro-passage og Ny Vestergade blev saaledes holdt tør i 60 Dage i Begyndelsen af forrige Aar for at rense den for Mudder. Bunden af denne Grav ligger i  $\div$  10,0 à  $\div$  8,0. Hele Kulforbruget var 112 Tdr., men det maa herved erindres, at Pumpningen foregik med provisoriske Anlæg og intermitterende med en Løftehøjde af ca. 12 Fod. Efter Pumpningens Ophør blev der fra 21de Maj til 31te Juli foretaget Observationer af Vandets Stigning, og den derover førte Journal udviser, at Vandet steg fra  $\div$  9,1 til  $\div$  5,0 i 70 Dage  $\circ$ : gennemsnitlig 6 Decimal-Linier om Dagen. Den største iagttagne Stigning paa en enkelt Dag fandt Sted efter Regnvejrr i fire paa hinanden følgende Dage og udgjorde  $1\frac{1}{2}$  Decimaltomme.

Endvidere er Tømmergraven udgravet til  $\div$  7,0 under Tørlægning med et 3 Hestes Lokomobil, og hele Gasværksløbet er udgravet uden Beklædning eller Spundsvæg paa de mod Kallebostrand vendende Sider til  $\div$  20,0 under Tørlægning med Snegle og et Par Lokomobiler.

Endelig kan jeg anføre, at Stadsgraven indenfor Ørstedsparkens Omraade er holdt tørlagt til  $\div$  8,0 i 160 Dage. Der behøvedes kun Pumpning i Gennemsnit 3 Timer daglig, og hele Udgiften til Maskinpasser, Kul og Reparationer udgjorde  $7\frac{1}{2}$  Kr. pr. Dag. Journalen over Arbejdet viser, at Vandet steg efter Pumpningen  $\frac{3}{8}$  à  $\frac{5}{8}$  Tomme pr. Dag paa et Vandareal af 120,000  $\square$  Fod. Den tilstrømmende Vandmængde var altsaa knapt 1200 Tdr. pr. Døgn eller 50 Tdr. pr. Time.

De af Selskabet for Sundhedsplejen anstillede Observationer af Grundvandstanden i Kjøbenhavn vise, at Grundvandets Kurver danne dalformede Indsænkninger, Øst og Vest for Bernstorffsgade, saa at der her snarest findes et underjordisk Vandskjel, medens Grundvandet søger ud under Gasværket og til Stadsgraven ved Tivoli.

Naar jeg sammenfatter alle de anførte Erfaringer, maa jeg udtale, at der efter mit Skjøn ikke vil være nogen særlig Vanskelighed ved at udføre eller permanent at tørholde den projekterede Banegaard ved Bernstorffsgade eller Gjennemgravningerne Nord herfor. Selvfølgelig maa Terrænet drænes og ved Banegaarden have et Pulsometer eller andet Pumpeværk, men da der vel til andet Brug skal have Dampkraft, vil Udgiften ved denne Pumpning ikke kunne spille nogen videre Rolle.

**Bilag Nr. 6.**

**Skrivelse af 2de Marts 1887 fra Oberst Hedemann til  
Formanden i Banegaardskommissionen af  
8de Marts 1886.**

---

Med al Anerkjendelse af det store Arbejde og de mange smukke Detailler, som findes nedlagte i Ingeniør *H. Hammerichs* modificerede Forslag til Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, vil jeg for mit Vedkommende ikke kunne tiltræde dette Forslag.

Uden at komme ind paa en vidtløftig, kritisk Undersøgelse af Forslaget skal jeg indskrænke mig til at antyde nogle af de Hovedpunkter i Forudsætningerne for og i Udviklingen af Forslaget, som forekomme mig at være mere eller mindre vel begrundede:

- 1) Nødvendigheden for at forlade den nuværende Banegaardsplads, efter at denne er bleven underkastet den af den tidligere Banegaardskommission foreslaaede Udvidelse, synes ikke at være tilstrækkelig godtgjort ligeoverfor de Fakta, at Banegaarden -- uden nogensomhelst Udvidelse -- har vist sig istand til i den sidste Halvdel af 1886 at expedere et langt større Antal Tog end tidligere, og at flere Hovedspor end de tilstedeværende -- om fornødent -- ville kunne indledes til den udvidede Banegaard.
- 2) En Opgivelse af denne Banegaardsplads og af de derfra udgaaende 2 Hovedbaner synes ganske at tilsidesætte Hensynet til bestaaende Forhold og Interesser -- ikke alene saadanne, der knytte sig til selve denne Banegaards Beliggenhed, men tillige saadanne, der knytte sig til Frederiksberg og Nørrebro Stationer, som -- efter Forslaget -- ville komme til at ligge ved en med Omvexling belemt Lokalbane, medens de nu ligge paa de respektive Hovedbaner. Det vil altid være misligt at ophæve et eksisterende Gode, naar det ikke er paatrængende nødvendigt.
- 3) Medens den tidligere Banegaardskommissions Forslag var af den Beskaffenhed, at de respektive Anlæg successivt kunde bringes til Udførelse under Bevarelsen af en stor Del af de bestaaende Anlæg og uden i nogen væsentlig Grad at genere disses Benyttelse, saa maatte den overvejende største Del af de under det foreliggende Forslag indbefattede Anlæg samtidigt bringes til Udførelse for at udgjøre en brugbar Helhed, og vilde Boulevardbanens Gjennemførelse nødvendiggjøre en Opgivelse af den nuværende Banegaard, førend denne Helhed er tilvejetragt, og derved medføre en ubekvem og ikke kortvarig, midlertidig



Drift enten fra Kallebo-Banegaarden alene eller eventuelt tillige fra Nordstationen.

- 4) Det foreliggende Forslag løser saa godt som fuldstændig den Opgave, at undgaa Skæring i Niveau med offentlige Veje, hvilket selvfølgelig maa betragtes som en stor Fordel; men hvis denne Løsning har været et Hovedformaal, saa forekommer det mig dog at kunne være Tvivl underkastet, om der ikke skulde være tillagt Ulemperne ved Niveau-skæringerne en for stor Betydning, og om ikke Initiativet til at fjerne de bestaaende Niveauskæringer burde tages af de vedkommende, i saadan Fjernelse interesserede, Kommuner. I alle Tilfælde vilde de paa de bestaaende Baner foreslaaede Forandringer af Niveauforholdene medføre store Ulemper for Driften, og vilde de foreslaaede Niveauforandringer for Gader og Veje formentlig tildels kunne medføre væsentlige Ulemper for — og derved en Værdiforringelse af — de hosliggende Arealer.
- 5) Da kun en forsvindende Del af Persontrafikken mellem Kjøbenhavn og Svellig er gennemgaaende, forekommer det mig, at Dampfærgetrafikken væsentligst maatte være beregnet paa Godstrafik, der — som gennemgaaende — iøvrigt formentlig heller ikke har nogen stor Betydning. For den gennemgaaende Godstrafik behøver man imidlertid ikke at tilvejebringe den kortest mulige Baneforbindelse, — som efter det foreliggende Forslag er Boulevardbanen, — og for den ikke gennemgaaende Persontrafik pr. Dampfærge synes samme Forbindelsesbane at have en højst tvivlsom Værdi, idet denne Trafik fortrinsvis vil lade sig betjene af de Sporvejslinier, som sikkert ville fremkaldes af det foreslaaede Dampfærganlæg, og af andre Befordringsmidler, for at blive ført sit Maal saa nær som muligt. Den gennemgaaende Persontrafik, der — som bemærket — formenes at være og til alle Tider at blive ubetydelig, vil kunne nøjes med en Sporvej mellem Dampfærge og Banegaard eller med Jernbane-Omnibus el. a. dsl.; og den ikke gennemgaaende Godstrafik vil altid lade sig betjene af almindelige Befordringsmidler. Hensynet til den svenske Trafik forekommer mig derfor ikke at kunne retfærdiggjøre Boulevardbanen.
- 6) Som andet Motiv til denne Banc anfører Forslaget den direkte Forbindelse mellem den sydlige (vestlige) Del af Byen og Nordbanerne; men dette Motiv vil bortfalde, naar den nuværende direkte Forbindelse bibeholdes.
- 7) Som tredje Motiv til samme Boulevardbane anføres Hensynet til Arbejderkoloniers lette Kommunikation med den gamle By. Dette Hensyn er formentlig laant fra de med Millioner Mennesker befolkede udenlandske Byer og vil næppe kunne gjøres gjældende for Kjøbenhavn i en overskuelig Fremtid; men i alle Tilfælde ville Arbejderne formentlig staa sig langt bedre ved at benytte de centrumsøgende Sporvejslinier. Først naar Kjøbenhavn er voxet langt ud over sine nuværende Grænser, vil der mulig kunne blive Trang til en Bybane; men dennes rette Beliggenhed vil ogsaa først til den Tid kunne bestemmes.
- 8) Endelig motiværes Boulevardbanen som Forbindelsesled mellem 2 Bane-

gaarde, men dertil vilde man kunne nøjes med et mindre storstilet Anlæg, og da de øvrige under Post 5—7 omtalte Motiver, hvert for sig, næppe ere ganske holdbare, synes denne Bane ikke at være absolut nødvendig.

- 9) Hvorvidt de tekniske Vanskeligheder ved Anlægget saavel af denne Bane som af de forsænkede Stationer m. m. ville være uden stor Betydning, vil først vise sig ved selve Udførelsen, hvorfor jeg ikke skal komme nærmere ind paa dem; men derimod forekommer det mig temmelig sikkert, at disse forsænkede Bandedele ville være udsatte for at generes meget af Grundvand, Overfladevand og Sne, samt at navnlig de med Beklædningsmure forsynede Dele af Boulevardbanen maa være særlig uheldigt situerede under Sneforhold, idet Kastning her ikke vil kunne foretages. Da dertil kommer, at den underste Etage i de forsænkede Bygninger vil — uden kunstige Midler — lide Mangel paa Luft og Lys, — forekommer det mig, at man i vort Klima burde søge at undgaa underjordiske eller forsænkede Anlæg overalt, hvor den absolute Nødvendighed ikke fordrer slige Anlæg. — Jeg skal derhos paapege — men overlade til rette Vedkommende at paatale — den Ødelæggelse, som det smukke og kostbare Boulevardanlæg vilde lide ved i hele sin Længde at gjenemskæres af en dyb Kanal.
- 10) Om Driften af det foreslaaede Banesystem siges det, at Banegaarden i Kallebostrand bliver Hovedudgangspunkt for alle Tog, og — hvis saa var — vilde samme Banegaard tillige blive Hovedendepunkt for alle Tog. Men af den videre Beskrivelse af Banesystemets Drift synes det at fremgaa, at selvstændige Tog tillige skulle udgaa fra og ende i baade Stationen ved Tivoli og Hovedstationen i Nord, hvorhos Driften af den ydre Banelinie nødvendigvis synes at betinge særlige, selvstændige Tog paa denne Linie med Udgangspunkt og Endepunkt baade i Valby Station og Hellerup Station, saaledes at der til Betjening af Person- og Godstrafiken udfordres 5 selvstændige Stationer. Det forekommer mig, at denne Decentralisation af Driften — saavel for Persontrafiken som for Godstrafiken — maa blive meget kostbar (stort Driftsmateriel og mange Tog) og kompliceret og — særlig for Iltogenes Vedkommende — tillige uhensigtsmæssig, idet den paa de 2 sidstnævnte Stationer (og maaske endog paa Tivoli Stationen) forudsatte Omvexling vil udfordre en med Iltogsbegrebet uforenelig Tid. Expeditionen af Postsager synes heller ikke at kunne henlægges til forskellige Stationer, men at maatte betinge kun ét fast Udgangs- og Endepunkt for hvert Postdistrikt. Naar Forslaget endvidere synes at forudsætte den Mulighed, at 2 Klampenborgtog, hvoraf det ene afgaar ad den indre Linie eller fra Nordstationen, og det andet afgaar ad den ydre Linie, skulde kunne forenes til ét Tog paa Hellerup Station, saa beror denne Forudsætning formentlig paa et Fejlsyn. Saavel det ene som det andet af slige Tog maatte som selvstændigt Tog føres videre til Klampenborg.

De her paapegede Mangler ved Driften ville formentlig næppe kunne fjernes uden ved at abandonnere det hele System og ved at basere et nyt System paa en effektiv Centralbanegaard.

Af de ovenfor anførte Antydninger vil det fremgaa, at jeg med Hensyn til Ordningen af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn nærer en fra det foreliggende Forslag afvigende Anskuelse, og at jeg vilde foretrække en saadan Ordning, hvorefter den nuværende Banegaardsplads — med opnaelig Udvidelse imod Øst, Vest og Nord — blev bevaret som Centralbanegaard for den hele Person- og Godstrafik. Jeg er altsaa forsaavidt enig med den tidligere Banegaardskommissions Flertal, hvis Forslag om en Udvikling af den bestaaende Havnebane samt om Anlægget af en Ringbane til Nordhavnen og af en Forbindelsesbane mellem Hellerup Station og Nordhavnen ogsaa synes mig følgeverdige. Derimod anser jeg Anlægget af en fuldstændig Station ved den nordøstlige Del af Byen — nu da dennes Skovtrafik betjenes af en Dampsporvej, der sandsynligvis med Tiden vil kunne føres længere ind imod Østerport, — for at være mindre nødvendig, og anser jeg det for tilstrækkelig fyldestgørende, naar der ved Nordhavnen og ved en Dampfærgehavn, som eventuelt maatte blive anlagt der i Nærheden, anlægges de fornødne Havnespor i Forbindelse med Ringbanen og de højst fornødne Etablissementer for Godstrafiken. Tillige maatte der efter min Mening anlægges en Forbindelsesbane mellem Nørrebro og Frederiksberg Stationer og foretages en større Udvidelse saavel af disse Stationers Sporsystemer som af Sporsystemet paa Hellerup Station, hvorhos det sandsynligvis vilde være hensigtsmæssigt at anlægge nye Maskinværksteder i og ved Kallebostrand, Vest for Gasværket, og en Forbindelsesbane mellem disse Værksteder og Vestbanen ved Vigerslev. Ved en saadan Ordning vilde den hele Persontrafik være koncentreret paa ét Sted og navnlig paa det Sted, hvortil den i en længere Aarrække har været henvist; en Deling af den for Kjøbenhavn ejendommelige Skovtrafik og de med enhver Deling af denne Trafik forbundne Ulemper og nye Anlæg vilde undgaa; Frederiksberg og Nørrebro Stationer vilde bevare deres nuhavende Betydning; den paatænkte Boulevardbane vilde blive overflødig og vilde — for Godstrafikens Vedkommende — være at erstatte af Ringbanen; gjennemgaaende svenske Passagerer maatte pr. Sporvej eller pr. Droske eller Omnibus beforders mellem Banegaard og Dampfærgehavn; Godsvogne fra Dampfærgehavn og Nordhavn maatte pr. Rangertog føres enten til Hellerup Station eller Frederiksberg Station, for dér at kunne indlemmes i de respektive Godstog; og endelig maatte Godsvogne til Nordhavn og Dampfærgehavn fra de respektive Baners Godstog afsættes paa sidstnævnte Stationer for med Rangertog at føres til Nordhavnene, medens al anden Godstrafik til og fra Byen og Kallebokajen m. m. blev expederet paa Centralbanegaarden. Naar dertil kommer, at de fornødne Anlæg vilde kunne udføres successivt og uden væsentlig Ulempe for de bestaaende Anlægs Benyttelse, saa forekommer det mig, at en saadan Ordning ikke alene vilde medføre den letteste og mest økonomiske Drift af den hele Trafik, bedst vilde bevare de bestaaende Forhold og vilde være bekvemst for den overvejende største Del af det rejsende Publikum, men tillige vilde kunne lade sig gennemføre paa den letteste og mest økonomiske Maade.

Jeg skal imidlertid indrømme, at man med en vis Berettigelse vilde kunne befrygte, at den nuværende udvidede Banegaardsplads, skjøndt i Forbindelse med Havneetablissementer i Nord og Syd m. m., maaske med Tiden vilde kunne vise sig at være for lille til at tjene som Centralbanegaard for den hele Trafik, og at der derfor kunde være Anledning til at være betænkt paa strax at sikre sig de til andre Banegaardsanlæg fornødne Arealer, for til saadan Tid at kunne afhjælpe Trangen til forøget Udvidelse, der da nødvendigvis maatte medføre Deling af Driften paa den ene eller den anden Maade. Der vilde da efter min Mening være 2 Veje at gaa.

- 1) Man kunde enten bevare den nuværende udvidede Banegaard for alle over Frederiksberg Station udgaaende Baner og for en Del af Klampenborgtrafikken samt derhos udvikle Godsstationen ved Nordhavnen til en fuldstændig Station for Nordbanerne og for en Del af Klampenborgtrafikken, men iøvrigt bibeholde de øvrige ovenfor paa pegede Anlæg. Et saadant Arrangement vilde kun tildels forstyrre bestaaende Forhold, men vilde medføre en dobbelt Drift af Klampenborgbanen og Tilvebringelsen af dertil hørende Anlæg samt foranledige Omvexlingsulemper for Rejsende mellem Nordbanerne og Vestbanerne.
- 2) Eller man kunde tvedele Centralstationen ved Vesterbro ved at forlægge en Del af Trafikken til Arealer Syd for Vesterbrogade — med Bibeholdelse af Godsstationen ved Nordhavnen og af de ovenfor nævnte Forbindelsesbaner m. m. — Denne Tvedeling kunne da atter ske paa forskellige Maader:

a) Enten kunde man bevare den nuværende udvidede Banegaard som Person- og Godsbanegaard for Nordbanerne, Frederikssundbanen og Klampenborgbanen samt derhos anlægge en ny Person- og Godsbanegaard for Syd-, Vest- og Nordvestbanerne paa Arealer langs Kallebokajen og paa Opfyldning i Kallebostrand. Et saadant Arrangement vilde ogsaa kun tildels forstyrre bestaaende Forhold, men det vilde — ligesom det under 1 omtalte Arrangement — medføre Omvexlingsulemper for Rejsende mellem Nordbanerne og Vestbanerne.

b) Eller man kunde bevare den nuværende udvidede Banegaard som Central-Banegaard for samtlige Baners Persontrafik og anlægge en for alle Baners Godstrafik indrettet Central-Banegaard paa Arealer ved Kallebokajen m. m. Et saadant Arrangement vilde formentlig virke mindst forstyrrende paa bestaaende Forhold og vilde være det mest bekvemme for Rejsende mellem Nordbanerne og Vestbanerne.

I begge Alternativerne 2 a og 2 b maatte der anlægges et Stykke Bane fra Kallebobanegaarden til Vigerslev (saafremt et saadant Bane-stykke tidligere maatte være anlagt til Forbindelse med nye Maskinværksteder, vilde det være at udvide og forsyne med flere Spor); den ovenfor omtalte Udvexling af Godsvogne paa Frederiksberg Station maatte for Syd-, Vest- og Nordvestbanernes Vedkommende henlægges til en Gods-Rangerstation ved Vigerslev; Forbindelsen mellem de Syd og Nord for Vesterbrogade liggende Banegaarde maatte — foruden

gjennem Stationen ved Vigerslev — tilvejebringes ved de tilstedeværende Niveauspor i Vesterbrogade, og en ved Nordhavnen eventuelt anlagt Dampfærgehavn maatte maaske hensigtsmæssigst flyttes til det af Hr. Justitsraad *Tegner* paaviste Sted ved Kvintus, idet en Dampfærgehavn ved Kjøbenhavn altid vil faa størst Betydning for Forbindelsen med Syd-, Vest- og Nordvestbanerne, naar den mest naturlige Dampfærgeforbindelse bliver etableret ved Helsingør. I Forbindelse med Bane-gaarden ved Kallebokajen vilde i begge Alternativerne 2 a og 2 b være at anlægge nye Maskinværksteder paa Opfyldning i Kallebostrand, forsaavidt de ikke tidligere maatte være anlagte der.

c) Eller man kunde modificere Alternativet 2 b saaledes, at Nordbanernes og Frederikssundbanens Godstrafik med Kjøbenhavn blev henvist til Central-Personbanegaarden Nord for Vesterbrogade, og at der — Syd for denne Gade — kun blev indrettet en Godsbanegaard for Syd-, Vest- og Nordvestbanerne.

Skjøndt det eventuelle Valg mellem de nævnte Alternativer selvfølgelig maatte lægges i den overordnede Driftsbestyrelses Haand, saa forekommer det mig dog, at den under 2 b og 2 c paapegede Ordning frembyder saa mange og store Fordele, at man foreløbig kunde tilraade Valget af et af disse Alternativer. Jeg har tidligere været mest stømt for Alternativet 2 a, paa hvis væsentligste Mangel — nemlig Delingen af Persontrafiken — der imidlertid er bødnet i Alternativerne 2 b og 2 c.

---

I Henhold til de ovenfor anførte Antydninger og Bemærkninger skal jeg anbefale Kommissionen at forkaste Ingeniør *Hammerichs* modificerede Forslag og at vedtage en saadan Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, hvorefter den nuværende Banegaard — med behørig Udvidelse og i Forbindelse med Havnetablissementerne m. m. — saalænge som muligt bevares som Centralbanegaard for den hele Person- og Godstrafik. Forsaavidt Kommissionen derefter maatte anse det nødvendigt, at være betænkt paa en yderligere fremtidig Udvidelse efter et af de ovenfor anførte Alternativer, maatte de til saadan Udvidelse yderligere fornødne Arealer derhos søges erhvervede og de til Landvinding fornødne Arbejder betimeligt bringes til Udførelse, for at alle paagjældende Arealer kunde have til Raadighed, naar den Tid maatte komme, da en Deling af Trafiken skulde blive en uafviselig Nødvendighed.

---

Forsaavidt Kommissionens Flertal skulde godkjende Ingeniør *Hammerichs* modificerede Forslag og altsaa ogsaa de til Grund for dette liggende Motiver, skal jeg gjøre opmærksom paa, at den store og uensartede Trafik, som da forventes at blive Boulevardbanen tildel, i Tidens Længde næppe vil kunne nøjes med de foreslaaede 2 Spor, og at man derfor strax burde anlægge

Boulevardbanen i en saadan Bredde, at den med Tiden kunde forsynes med 2 Spor mere.

Jeg skal — under samme Forudsætning — endvidere henstille, dels at den foreslaaede Station ved Ladogaardsaaen udelades, ved at føre den ydre Banelinie mellem Frederiksberg og Nørrebro Vest om de Classenske Arbejder- Boliger, samt dels at de foreslaaede Stigningsforhold i væsentlig Grad forbedres, idet det maa bemærkes, at Maximums Stigningforholdet baade paa Korsørbanen og Klampenborgbanen er 1: 250.

---

**Bilag Nr. 7.**

**Skrivelse af 17de April 1887 fra Oberst Hedemann til  
Formanden i Banegaardskommissionen af  
8de Marts 1886.**

---

I Mødet den 22de Marts 1887 meddelte Formanden en Sammenstilling af Udgifterne ved de dengang behandlede tvende Projekter til Ordningen af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, nemlig det 1ste modificerede Hammerich'ske Projekt og de af den tidligere Jernbanedirektion paatænkte Anlæg, der i det væsentlige vare anbefalede af den tidligere Jernbanekommission. Ifølge denne Sammenstilling, der ikke senere har været tilgængelig for Kommissionens Medlemmer, skulde det Hammerich'ske Projekt i det Hele taget være langt billigere end de af Jernbanedirektionen paatænkte Anlæg, — et Resultat, der — saavidt erindres — fremkom særlig derved, at en supponeret Værdi af den gamle Banegaards Areal toges med i Beregningen og bragtes til Afdrag i Bekostningen samt derved, at en supponeret Værdi af det i det Hammerich'ske Projekt tilvejebragte større Banegaardsareal ligeledes bragtes til Afdrag i dette Projekts Bekostning.

Ved en ganske almindelig Betragtning af de 2de Projekter maa man absolut komme til det Resultat, at de tekniske Arbejder i det Hammerich'ske Projekt, der kuldkaster alt bestaaende og skaber helt nye storartede Anlæg, maa være langt mere omfattende og bekostelige end de tekniske Arbejder i Jernbanedirektionens Projekt, der bevarer det bestaaende og udvikler sig af dette, — hvilket Resultat jeg tilfulde har fundet bekræftet ved nogle kalkulatoriske Beregninger, der ere støttede paa de Midler, der have staaet til min Raadighed. — I det førstnævnte Projekt vil Arealerhvervelsen maaske blive noget billigere end i det andet Projekt; men selv om Arealerhvervelsen tages med i Betragtning, kommer jeg dog til samme, nysnævnte Resultat, nemlig at det Hammerich'ske Projekt i og for sig er langt kostbarere end Jernbanedirektionens, og dertil at det, indbefattet Arealerhvervelse, Montering og Forøgelse af Driftsmateriel m. m., vil repræsentere en Værdi af ca. 30 Millioner Kroner.

Ganske vist vilde Differensen kunne formindskes eller maaske endog forsvinde ved Salg af den gamle Banegaards Areal m. m. (øvrigt vilde Værdien af Statsbanernes Syd for Vesterbro liggende Arealer kunne beregnes til Afdrag i Direktionens Projekt og maatte altsaa belastes det Hammerich'ske, saaledes at den direkte Kapitalanvendelse mulig kunde blive omtrent ens for begge Projekter); men det forekommer mig, at der endnu ikke haves nogensomhelst Sikkerhed for, at saadant Salg vilde kunne ske paa de supponerede Vilkaar, — ligesom det forekommer mig mindre tillade-

ligt at beregne sig til Indtægt Værdien af et overflødigt stort Areal, hvis Tilvejebringelse kun synes at tyde paa, at Planen i saa Henseende er for stort anlagt. I det foreliggende Tilfælde er det formentlig temmelig overdrevet at tilvejebringe en Banegaardsplads ved Kallebostrand paa henimod 150 Tdr. Land, d. e. en Banegaardsplads, som er omtrent 5 Gange saa stor som den nuværende.

Efter alt, hvad der hidtil foreligger, maa efter min Mening det 1ste modificerede Hammerich'ske Projekt repræsentere en større Værdi end de af Jernbanedirektionen paatænkte Anlæg, og da det nyeste Projekt, som fremlagdes i Møderne den 22de Marts og 1ste April d. A., og som er en 2den Modifikation af det Hammerich'ske Projekt, vistnok er endel dyrore end det 1ste modificerede Hammerich'ske Projekt, anser jeg det for utvivlsomt, at dette nyeste Projekt vilde være langt kostbarere end de af Jernbanedirektionen tidligere paatænkte Anlæg, særlig naar disse — saaledes som det er paapeget i mit Indlæg af 21de Marts — yderligere reduceres derved, at en østlig Station for Persontrafiken udelades.

Med Hensyn til bemeldte nyeste Projekt skal jeg iøvrigt bemærke følgende:

- 1) Projektet forstyrrer fuldstændigt den hidtil paatænkte og tildels paa-begyndte Anvendelse af Terrænet Syd for Vesterbrogade, idet Bernstorffsgade ganske forsvinder, Forlængelsen af Stormgade, Ny Vester-gade og Ny Kongensgade indskrænkes til 1 Forbindelse mellem de respektive Bydele, og den gennem Kvægtorvsgade, Colbjørnsensgade, Reventlowsgade og Bernstorffsgade tilvejebragte bekvemme Forbindelse med Kallebokajen erstattes af 1 Gade Øst for Bernstorffsgade. Til Gjengjæld tilvejebringes nogle nye Forbindelser Nord for Vesterbrogade, hvor Trangen dertil efter de bestaaende Forhol ikke synes at være paatrængende.
- 2) Indkjørslen fra Syd til den nye Station, hvor 1200 à 1500 Fods Kurver begynde umiddelbart ved Enden af Perronerne, er ikke væsentlig bedre end Indkjørslen til den nuværende Station; og Indkjørslen fra Nord gennem en Dobbeltkurve, hvis ene Del falder sammen med den nuværende Indkjørselskurve, kan heller ikke anses for at være forbedret; men det er en absolut Forværrelse af Forholdene, naar den nuværende horisontale Udkjørsel imod Nord forandres til en Niveauforandring af mere end 30 Fod, der overvindes med en Stigning af 1: 100 à 1: 120. Blandt andre tekniske Mangler skal kun nævnes Sporforbindelsen med Kvægtorvet, der synes ubekvem; det for den omregulerede Vesterbrogade foreslaaede Stigningsforhold, der er 1: 75, medens Magistraten ved tidligere Forhandlinger har forlangt 1: 100; — og den ringe Bredde af knap 30 Alen, som den ene Hovedadgang (Reventlowsgade) har — en Følge af den hele ringe Bredde paa dette Sted, som sandsynligvis vil medføre Nedrivning af de tilstedeværende Bygninger.
- 3) Frederiksberg Station taber sin væsentligste Betydning — dens Op-land en Del af sin Værdi — ved at udelukkes fra den direkte Be-røring med Hovedbanerne, hvilke Tab ikke ville kunne erstattes af



den nye Station ved Sygehjemmet, hvilken Station heller ikke staar i direkte Berøring med de over Roskilde udgaaende Hovedbaner. Det er derhos absolut uheldigt at skabe nye Mellestationer i Klampenborgtrafikken, nemlig ved Sygehjemmet paa den ene Banegren, ved Gothersgade og Østerport paa den anden Banegren.

- 4) Naar alle Klampenborgtog skulle afsendes fra og ankomme til den nye Centralstation, vil der ikke kunne expederes flere Tog, end der nu expederes, maaske ikke engang saa mange; men særlige Klampenborgspor findes ikke angivne i Planen, og det kan derfor ikke ses, om en tilfredsstillende hurtig Expedition er mulig.
- 5) Hvis Østbanegaarden med Hensyn til Klampenborgtrafikken skal være til nogen virkelig Nytte for den paagældende Bydel, bør selvstændige og hurtigt paa hinanden følgende Tog kunne afsendes fra og ankomme til denne Station; — og hvis samme Banegaard med Hensyn til Syd- og Vestbanetrafikken m. m. skal faa den forventede Betydning for samme Bydel, saa bør Syd- og Vestbanetog m. m. (forsaavidt de ikke afgaa fra og til Helsingør) udsendes fra og ankomme til denne Station; d. v. s. den paatænkte Centralstation ved Vesterbro vil — særlig hvad Persontrafikken angaar — indskrænkes til at blive Hovedstation for Nordbanerne og Station for en Del af Klampenborgtrafikken, medens Stationen ved Østerport vil blive Hovedstation for Syd-, Vest- og Nordvestbanerne og Station for en anden Del af Klampenborgtrafikken, saaledes at der istedetfor en Centralstation ved Vesterbro vil fremstaa 2 selvstændige Stationer, henholdsvis ved Vesterbro og ved Østerport. I det Hele taget vil man, hver Gang der er Tale om en østlig Station for Persontrafik, komme ind paa forholdsvis store Driftsvanskeligheder og tillige paa Spørgsmaalet om en mere eller mindre underjordisk Forbindelsesbane.
- 6) Naar den østlige Personstation udelades, og man etablerer kun 1 virkelig Centralstation, kan den ene af de foreslaaede radiale Baner, Boulevardbanen, ogsaa udelades; og da Anlægget af en saadan Bane betinger Banegaardens Flytning til den sydlige Side af Vesterbrogade, vilde et af Motiverne til denne Flytning forsvinde samtidigt med Boulevardbanen. Den til Amager førende Banegren kan næppe betragtes som paatrængende nødvendig; og den langs Kallebostrand udlagte Banegren synes ogsaa at være overflødig, naar man allerede har Raadighed over den gennem Frederiksberg Station førende Gren. — Antallet af de radiale Banegrene synes derfor godt at kunne indskrænkes fra 5 til 2, særlig naar disse sættes i Forbindelse med den nuværende Banegaard. Skulde det blive nødvendigt at forøge Sporenes Antal paa disse 2de Grene, saa vilde dette kunne lade sig gjøre dels ved at rørlægge og fylde de tilstedeværende Banegrøfter, dels ved at erhverve de fornødne smalle, Arealstrimler, hvis Værdi sikkert ikke vil være uoverkommelig — alt paa en lignende Maade som den, paa hvilken der i det nye Projekt skaffes Plads til en Forhøjelse af Banelegemet.
- 7) Fuldførelsen af hele det nyeste Projekt synes at maatte udkræve en

meget lang Tid — 12 à 15 Aar — i hvilket Tidsrum man vilde være nødsaget til at hjælpe sig med en paa forskjellige Maader ordnet midlertidig Drift, førend man omsider maatte opnaa at faa det hele System fuldført og bragt i planmæssig Drift, og i hvilket samme Tidsrum Kjøbenhavn og nærmeste Omegn tildels vilde befinde sig i en alt andet end tiltalende Skikkelse samt tildels vilde lide under forholdsvis store Ulemper for den almindelige Færdsel.

Idet jeg iøvrigt henviser til mit Indlæg af 21de Marts, der i alt væsentligt vil kunne overføres paa det nyeste Projekt, skal jeg paany anbefale Kommissionen at vedtage en saadan Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, hvorefter den nuværende Banegaard — med behørig Udvidelse og i Forbindelse med Godsetablissementer ved Havnene m. m. — bevares som effektiv Centralbanegaard for den hele Person- og Godstrafik.

---

**Bilag Nr. 8.**

**Skrivelse af 4de Maj 1887 fra Oberst Koefoed til  
Formanden i Banegaardskommissionen af  
8de Marts 1886.**

---

Endskjøndt jeg erkjender, at det Hammerich'ske Projekt, saaledes som det senest er modificeret, er en væsentlig Forbedring af det oprindelige, særligt fordi Hovedstationen er lagt tæt op til Vesterbrogade og Sporene mod Nord forbi Ladegaarden ere bibeholdt, saa lider det dog efter min Anskuelse som Helhed betragtet af væsentlige Mangler.

- Det er for storartet i Forhold til den Trafik, der nu finder og sandsynligvis i en lang Aarrække vil finde Sted i Kjøbenhavn; man tør næppe gaa ud fra, at den stærke Tilvæxt i Trafiken, der en Tid lang fandt Sted, vil fortsætte sig, men der er tvertimod paa Grund af Byens Belliggenhed og dens Opland større Sandsynlighed for, at den lokale Trafik kun vil tiltage langsomt, nemlig i Forhold til den voxende By, og hvorvidt Transit-Trafiken vil tiltage efter en større Maalestok, er det vist næppe muligt nu at afgjøre med nogen Bestemthed.
- Det vil blive altfor kostbart, idet Udgiften til hele Projektets Gjennemførelse drejer sig om en Sum paa ca. 25 Millioner Kroner.
- Det lader sig vanskeligt gennemføre successivt. Efter Ingeniør *Hammerichs* Udtalelse vil det, der foreløbigt kan udskydes, indskrænke sig til Opførelse af en Del af Hovedbygningen og Erhvervelsen af noget Areal ved Kallebostrand.
- Gjennemførelsen vil derhos medføre mange Ulemper for den almindelige Færdsel og medtage lang Tid, fordi Projektet ikke bygger videre paa det bestaaende; bortset fra det i ethvert Tilfælde nye Anlæg ved Citadellet med Banen mod Nord, kan den øvrige Del af Projektet ikke gennemføres, før den nye Hovedstation, Godsstationen, Banen til Vigerslev og Boulevardbanen er færdig, først da kan den nuværende Hovedstation nedlægges og de nye Forbindelser over dens Terræn anlægges, og i den Tid maa al Trafik ad Nordbanen være henvist enten til den nye Nordbanegaard eller gaa over Vigerslev fra den nye Station.

Uden at lægge videre Vægt paa de Mangler eller Ulemper, som Projektet i sine Enkeltheder frembyder, saasom de forsænkede Baner og Banegaarde; de uheldige Stignings- og Krumningsforhold ved Hovedbanegaarden o. s. v., vilde jeg af ovennævnte Grunde foretrække en Ordning af de københavnske Banegaardsforhold, som der er en Mulighed for at faa gennemført i et overskueligt Antal Aar, eller som i ethvert Tilfælde er stykkevis gennem-

førlig. Naar jeg nedenfor fremsætter et Forslag i den Retning, skal jeg dog strax bemærke, at det ikke er originalt, men en Gjentakelse af tidligere Forslag, særligt af dem, der ere fremsatte af den tidligere Jernbanekommission og som, saavidt jeg ved, tiltraadtes af den sjællandske Jernbanedirektion, og at det hovedsagelig gaar ud paa en Bevaring af den nuværende Hovedstation, der i flere Henseender, men især ved sin Beliggenhed, tilfredsstillende Fordringerne til en Centralbanegaard. Det vil ogsaa ses, at hvad jeg anbefaler, i alt væsentligt stemmer overens med det, Oberst *Hedemann* har fremsat i sine Indlæg af 21de Marts og 17de April.

Naar der fra sagkyndig Side bestemt er udtalt, at den nuværende Banegaard er utilstrækkelig, saa bøjer jeg mig derfor og gaar ud fra, dels at selve Pladsen paa Banegaarden ikke er stor nok til Expedition saavel af Personer som af Gods, dels at der fra den ikke kan expederes det Antal Tog, som en fyldig og hensigtsmæssig Drift kræver. For at bøde herpaa er det Middel, der først og fremmest frembyder sig, at fordele Trafiken paa flere Punkter; i saa Henseende har Frederiksberg Station, der har udviklet sig stærkt, vist allerede vist sin Indflydelse. Nørrebro Station vil, naar den har trukket til sig, hvad der hører den til, virke paa samme Maade, og endelig vil en ny Station ved Citadellet medføre samme Fordele og tillige lette Driften ved at formindske Togantallet fra Hovedbanegaarden. Jeg kan derfor fuldtud tiltræde Forslaget om Anlæg af en saadan Banegaard, der iøvrigt vel ogsaa bliver nødvendig, naar en Dampfærgehavn anlægges paa den af Ingeniør *Hammerich* foreslaaede Plads. Banegaarden, der altsaa kommer i let, direkte Forbindelse med Dampfærgehavnen, indrettes for Person- og Godstrafik, og den trækkes saa langt ind i Byen, som Forholdene nu, da Regeringen er betænkt paa at flytte Husarkasernen og Ingeniørregimentets Øvelsesplads samt nedlægge en Del af Citadellet, tilstede, idet dens vestlige Grænse omtrent følger St. Kongensgade og dens Endefacade lægges ved Toldbodvejen. Banegaarden bliver speciel Station for en stor Del af Lysttrafikken (til Klampenborg og Nordsjælland) og for den nye Kystbane til Helsingør, og den vil som saadan og som Udgangspunkt for Persontrafikken med Dampfærgerne faa en udmærket Beliggenhed, idet den er skudt saa langt ind mod Byens Centrum; den bliver Godsstation for Dampfærgehavnen, og den sætter Jernbanerne i en saa fortrinlig Berøring gennem Nordhavnens Bassiner med Havnen, at der derved kan tillægges Havnespor og Oplagsplads ved Kallebostrand en mindre Betydning.

Nordbanegaarden skal sættes i Forbindelse med Hovedbanegaarden, men jeg maa bestemt fraraade det kostbare, uhensigtsmæssige og uskjønne Anlæg af en Boulevardbane, der ganske vist var nødvendig i det oprindelige *Hammerich'ske* Projekt, men ikke er det efter, at de nuværende Spor fra Hovedbanegaarden mod Nord ere bibeholdt; den er efter min Mening værdiløs for den lokale Trafik og ikke af meget større Værdi for Persontrafikken mellem Citadelsbanegaarden (Dampfærgehavnen) og Hovedbanegaarden, idet den kun vil blive benyttet af et forsvindende Antal af de Rejsende, der benytte Dampfærgerne, da det allerstørste Antal af gennemgaaende Rejsende sikkert opholde sig kortere og længere Tid i Kjøbenhavn, og for de faa Rejsende ville andre Transportmidler være tilstrækkelige; Boulevardbanen er dernæst overflødig for Godstrafiken, naar den ydre,

nedenfor nævnte Bane haves, og den er uden væsentlig Betydning for den samlede Drift. Ved at udelade Boulevardbanen kan man tillige undgaa den forsænkede Banegaard i *Hammerichs* Projekt, hvad der er ønskeligt, da forsænkede Banegaarde i Almindelighed maa anses for ubekvemme og lidet heldige. Den ovennævnte Forbindelse tilvejebringes derfor ved Banen mod Nord samt ved Forbindelsesbanen over Vognmandsmarken, som foreslaet af Ingeniør *Hammerich*.

Ved disse 3 detacherede Stationer (Frederiksberg—Nørrebro—Citadellet) vil Trafiken paa Hovedbanegaarden formentlig allerede blive saameget formindsket, at den nuværende Plads vil være tilstrækkelig i en længere Aarrække, og jeg skal i saa Henseende bl. a. bemærke, at efter Nordbanegaardens Anlæg vil Transitgoods, der hovedsagelig ankommer pr. Skib eller afsendes pr. Skib (Dampfærge), naturlig blive henvist til denne, hvortil og hvorfra Godset kan expederes uden at komme ind paa Hovedbanegaarden; for den øvrige lokale Godstrafik vil, som sagt, den nuværende Banegaards Plads og Lokaliteter i Forbindelse med Havne- og Kajspor ved Kallebostrand formentlig være tilstrækkelige, og det saa meget mere som den Godsmængde, der vil blive henvist til Hovedbanegaarden, ikke kan ventes væsentligt forøget ud over, hvad der allerede nu tilføres den, fordi den Forøgelse i Godsforsendelsen, der bliver en naturlig Følge af Byens Udvidelse, vil falde paa de 3 ydre Stationer, der ville blive Centrér for de nye Bydele.

Naar der klages over Mangel paa Plads for Persontrafiken, er denne Klage vel nærmest rettet mod en for indskrænket Plads i de til denne Trafik benyttede Bygninger. Formentlig vil den stedfundne Udvidelse af Klampenborg- og Nord-Stationsbygningerne allerede hjælpe noget, men jeg maa antage, at der intet er til Hinder for, — hvad tidligere Forslag har godtgjort, — at der kan tilvejebringes en betydelig Udvidelse af Hovedbygningen ved Forlængelse af den eller ved Tilbygning til den, ligesom Nordstationen om fornødent kan forstørres ved at inddrage i Banegaarden en Del af den foranliggende Plads ved at indskrænke eller forlægge en Del af Farimagsgade.

For den ved de ydre Stationer formindskede Person- og Godstrafik paa Hovedbanegaarden vil der saaledes formentlig endnu være Plads, og med Hensyn til Muligheden af at kunne føre flere Tog samtidigt ind og ud af Banegaarden og derved lette Driften, henvises til tidligere Forslag, ifølge hvilke Antallet af Spor ved Banegaardens Indgang kan forøges med 4 nye.

For at undgaa, at Godstog, der fra Stationen ved Citadellet skulle ud over Frederiksberg, maa føres ind paa Hovedbanegaarden, anlægges Forbindelsesbanen forbi Sygehjemmet, men jeg kan ikke tiltræde Forslaget om Anlæg af en Station ved denne Bane; forbliver Hovedbanegaarden paa sin Plads, vil den og de to Stationer paa Frederiksberg og Nørrebro kunne tilfredsstille ethvert rimeligt Forlangende, idet den indbyrdes Afstand mellem de 3 Stationer maalt i lige Linie er respektive 2500, 3000 og 4000 Alen, eller kortere end Afstanden mellem Stationerne ved Vesterbro og ved Østerport i *Hammerichs* Projekt. Jeg tror ogsaa at kunne fraraade dette Anlæg, fordi saadanne meget tæt ved hverandre liggende Mellem- eller Optagelsesstationer ikke ere heldige for Driften og kun kunne motiveres ved særlige Forhold paa enkelte Baner, saasom de egentlige Stadbaner.

I Henhold til ovenstaaende vil jeg anbefale Kommissionen at blive staaende ved Forslag til følgende Foranstaltninger:

- Anlæg af en Banegaard ved Citadellet i Forbindelse med en Dampfærgenhavn;
- Anlæg af en Bane herfra mod Nord, sluttende sig til Klampenborgbanen og den nye Kystbane til Helsingør;
- Anlæg af Forbindelsesbanen over Vognmandsmarken;
- Udvidelse eller Fuldstændiggjørelse af Nørrebro Station;
- Anlæg af en Forbindelsesbane forbi Sygehjemmet;
- Udvidelse af Lokalteterne paa Hovedbanegaarden for Persontrafikken og
- Anlæg af de fornødne nye Spor fra Hovedbanegaarden forbi Frederiksberg Station og ad Nordbanen.

Disse Foranstaltninger ville næppe kræve uoverkommelige Udgifter og ville kunne udføres successivt og uden paa nogen uheldig Maade at gribe ind i den nuværende Ordning og Drift. Jeg indrømmer, at Gjennemførelsen aldeles afhænger af Anlægget af Citadels-Banegaarden, og at dette atter afhænger af, at andre større Arbejder ere tilendebragte, med mindre man foreløbigt kunde nøjes med provisoriske Anlæg, men jeg tror, at den samme Vanskelighed ligesaa fuldt er tilstede for det Hammerich'ske Projekt.

Skulde Kommissionen fastholde, at der er Grund til at vente en saa stærk Stigning af Godstrafiken paa Hovedbanen, at dennes Terræn vil blive for indskrænket, saa kunde der til ovennævnte Foranstaltninger endnu føjes følgende:

- At man sikrer sig dels Dispositionsret over det Areal ved Kallebostrand, der i Forbindelse med Opfyldninger udenfor det kunde anvendes til Anlæg af en Station for det grovere Gods, dog i en langt mindre Udstrækning end foreslaaet af Ingeniør *Hammerich*, dels Arealerne til Spor herfra over Valby.

Da de herfra udgaaende Godstog næppe behøve at passere Hovedbanegaarden, vil Trafiken over Vesterbrogade ikke blive større end nu, men skulde dette i Fremtiden ske, vil det ikke støde paa Vanskeligheder at føre en Tunnel under Vesterbro, et Anlæg, der ifølge en tidligere Lov endog var paalagt det sjællandske Jernbaneselskab at udføre under visse Eventualiteter.

---

Sluttelig skal jeg tilføje, at jeg samstemmer med andre af Kommissionens Medlemmer i ikke at anbefale noget Forslag til Fjernelse ved Statsbanernes Foranstaltning af de nuværende Niveauoverskæringer i Byens umiddelbare Nærhed.

---

## Beregning

af

**Anlægsomkostningerne ved Gennemførelsen af Flertallets  
Projekt til Banegaardsforholdenes Omordning  
ved København.**

(I Henhold til specificerede Overslag).

		I det Enkelte.	I det Hele.
		Kr	Kr
1.	<i>Anlægget af den østlige nye Nordbanelinie mellem Hellerup og Østerbro Station, begge inkl., og af den nordlige Forbindelsesbane over Vognmandsmarken (med Tilslutning til den eksisterende Nordbanes nuværende Niveau).</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	10,000	
	b. Jordarbejde . . . . .	552,000	
	c. Skæring med Veje og Vandløb . . . . .	995,000	
	d. Overbygning. . . . .	470,000	
	e. Hegn . . . . .	26,000	
	f. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . .	40,000	
	g. Bancvogterhuse . . . . .	6,000	
	h. Stationer:		
	Østerbro Station . . . . . Kr. 800,000		
	Udvidelse af Hellerup Station „ 50,000	850,000	
	i. Forbindesspor over Vognmandsmarken til Nørrebro . . . . .	70,000	
	k. Administrations- og tilfældige Udgifter	231,000	
			3,250,000
2.	<i>Anlægget af den mellemste Forbindelsesbane mellem Nørrebro og Frederiksberg (med Tilslutning til begge Hovedbaners nuværende Niveau).</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	„	
	b. Jordarbejde . . . . .	7,000	
	At overføre . . . . .	7,000	3,250,000

		I det Enkelte.	I det Hele.
		Kr	Kr
	Overført	7,000	3,250,000
	c. Skæring med Veje og Vandløb . . . . .	47,800	
	d. Overbygning . . . . .	29,700	
	e. Hegn . . . . .	1,000	
	f. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . .	1,300	
	g. Bancvogterhuse . . . . .	4,000	
	h. Interimistisk Holdeplads ved Lade- gaardsaaen . . . . .	40,000	
	i. Administrations og tilfældige Udgifter.	9,200	140,000
3.	<i>Anlægget af den sydlige Banelinie mellem Centralstationens Godsbanegaard (regnet fra Stormgade) og Vigerslev, med samtlige Bol- værker ved Kallebostrand og Gasværks- havnen.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	80,000	
	b. Jordarbejde og Havne- samt Kajanlæg Det egentlige Jordarbejde. Kr. 1,263,100 Havne- og Kajanlæg med Bol- værker . . . . . " 330,500 Beklædningsarbejder, uden- for Bolværker . . . . . " 68,400	1,662,000	
	c. Skæring med Veje og Vandløb samt Kloaker Vandløb, Kloaker samt Pumpestation . . . . . Kr. 1,186,000 Viadukter for almindelige Færdselsveje, samt en Kul- transportbro fra Havnen til Gasværket . . . . . " 485,000 Stations- og Forbindelsesveje " 554,500	2,225,500	
	d. Overbygning . . . . .	839,150	
	e. Hegn . . . . .	81,700	
	f. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . .	20,000	
	g. Stationer: Centralgodsbane-gaarden . . Kr. 1,230,000 Holdeplads ved Valby . . . " 50,000	1,280,000	
	h. Administrations- og tilfældige Udgifter	421,650	6,610,000
	At overføre . . .		10,000,000



		I det Enkelte.	I det Hele.
		Kr	Kr
	Overført		10,000,000
4.	<i>Anlægget af den sydlige Forbindelsesbane over Valby Mark.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	"	
	b. Jordarbejde . . . . .	30,000	
	c. Skæring med Veje og Vandløb . . . . .	53,060	
	d. Overbygning . . . . .	53,700	
	e. Hegn . . . . .	1,750	
	f. Telegrafer, Mærkesten og Faldvisere . . . . .	2,000	
	g. Administrations- og tilfældige Udgifter	9,490	
			150,000
5.	<i>Anlægget af den nye Centralstations Personbanegaard.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	"	
	b. Jordarbejde . . . . .	144,000	
	c. Skæring med Veje og Vandløb (Bro fra Stormgade) . . . . .	175,000	
	d. Overbygning . . . . .	120,000	
	e. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . . . .	30,000	
	f. Stationer: Hovedbygning med alt Til- behør, derunder Maskineri for Elevatorer og elektrisk Belysning, Perroner, Bek- klædningsmure med Ræk- værker, Afløb, m. m. m. Kr. 2,000,000 Ilgodsbygning . . . . . " 55,000	2,055,000	
	g. Administrations- og tilfældige Udgifter	176,000	
			2,700,000
6.	<i>Anlægget af Passagen under Vesterbrogade.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	"	
	b. Jordarbejde er beregnet under 5 . . . . .	"	
	c. Skæring med Veje og Vandløb: 2 Broer for Vesterbrogade . Kr. 326,000 Større og mindre Kloak- arbejder . . . . . " 185,800	511,800	
	At overføre . . .	511,800	12,850,000

		I det Enkelte. <i>Kr</i>	I det Hele. <i>Kr</i>
	Overført	511,800	12,850,000
	d. Overbygning . . . . .	3,000	
	c. Administrations- og tilfældige Udgifter	35,200	550,000
7.	<i>Anlægget af Boulevardlinien fra Østerbro Station til Gyldenløvesgade.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	"	
	b. Jordarbejde:		
	Jordarbejdet . . . . . Kr. 99,400		
	Beklædningsmure med Rækværker . . . . . " 1,283,500	1,382,900	
	c. Skæring med Veje, Vandløb og Kloaker samt Gasledninger:		
	Broer for samtlige overskaarne Gader . . . . . Kr. 208,500 (Overgangene ere beregnede underBeklædningsmure).		
	Brolægning og Chaussering. " 18,000		
	Vandlednings- og Afløbsarbejder . . . . . " 25,270		
	Gasledningsarbejder. . . . . " 23,100	274,870	
	d. Overbygning . . . . .	62,880	
	e. Hægrer beregnet underBeklædningsmure	"	
	f. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . .	4,000	
	g. Administrations- og tilfældige Udgifter	115,350	1,840,000
8.	<i>Opførelsen af nye Værkstedbygninger med alt Tilbehør.</i>		
	a. Bygninger for Værksteder, Magasiner og Kontorer. . . . .	850,000	
	b. Sporanlæg, Skydebroer, Drejeskiver m. m. . . . .	150,000	
	c. Flytning af de gamle Værksteders Arbejds-Maskiner og Anskaffelsen af nye	400,000	
	d. Administrations- og tilfældige Udgifter	100,000	1,500,000
	At overføre		16,740,000

		I det Enkelte. K <sup>r</sup>	I det Hele. K <sup>r</sup>
	Overført		16,740,000
9.	<i>Anlægget af den sidste Del af Boulevardlinien, fra Vesterbropassagen til Gyldenløvesgade, samt Ombygning af Centralstationens nordlige Udløbslinier over det gamle Banegaardsterræn.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	"	
	b. Jordarbejde:		
	Jordarbejdet . . . . . Kr. 62,400		
	Beklædningsmure med Rækværker, Glaciser og Skraa- ningsbeplantning . . . . . " 53,450	115,850	
	c. Skæring med Veje, Vandløb og Vandledninger:		
	Broer for de overskaarne og projekterede nye Gader . . Kr. 251,000		
	Vandlednings- og Afløbsarbejder . . . . . " 41,900	292,900	
	d. Overbygning . . . . .	37,400	
	e. Hegn . . . . .	14,000	
	f. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . .	2,000	
	g. Banevogterhuse . . . . .	5,000	
	h. Administrations- og tilfældige Udgifter	32,850	
			500,000
10.	<i>Anlæg af Viadukter i Stedet for Niveauoverkørsler paa Strækningerne mellem St. Jørgenssø og Frederiksberg, henholdsvis Hellerup, samt Løftning af den nordlige og mellemste Forbindelsesbane til det nye Baneniveau.</i>		
	a. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab . . . . .	6,000	
	b. Jordarbejde:		
	Jordarbejdet . . . . . Kr. 405,200		
	Beklædningsmure mellem St. Jørgenssø og Bülowsvej for Banedæmningen . . . . . " 267,000	672,200	
	At overføre . . .	678,200	17,240,000

	I det Enkelte. <i>Kr</i>	I det Hele. <i>Kr</i>
Overført.	678,200	17,240,000
c. Skæring med Veje og Vandløb:		
Broer for Banen over Veje. Kr. 351,000		
do. for Veje over Banen. " 66,000		
Ombygning og Forlægning af Veje. . . . . " 68,400		
Stenkister og Afløb samt Kloaker. . . . . " 33,000		
	518,400	
d. Overbygning. . . . .	129,000	
e. Hegn . . . . .	7,500	
f. Telegrafer, Mærkesten, Faldvisere . . .	10,000	
g. Stationer:		
Stationen ved Ladegaards- aaen . . . . . Kr. 200,000		
Stationen for Personer ved Nørrebro . . . . . " 100,000		
Stationen for Gods ved Nørre- bro at ombygge. . . . . " 50,000		
	350,000	
h. Administrations- og tilfældige Udgifter	116,900	
(Af denne Sum — 1,810,000 Kr. — vil et Beløb af omtrent 560,000 Kr. falde paa Strækningen Nørrebro-Hellerup og den nordlige Forbindelsesbane)		1,810,000

Totalanlægssum . . . Kr. 19,050,000

# Beregning

af

## Erstatninger for Arealer m. m., som ville være at erhverve til Gjennemførelsen af Flertallets Banegaardsprojekt.

(Ordnct i Overensstemmelse med Anlægsoverslaget se Pag 130).

Anlægs overslagets Konto.		Markjord.		Havejord og Byggegrund.		Huse og andre Bygnings- værker.	Enkelte Summer.	alt
		Tønder Land.	ℳ	□ Alen.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
	<b>A. Af Statens Ejendomme.</b>							
1.	<i>Nordbanelinien Hellerup-Østerbro begge inkl. samt den nordlige Forbindelsesbane over Vognmandsmarken.</i>							
	a. Opfyldt Areal foran Citadellets Glacis, hvoraf henimod Halvdelen benyttes til Magelæg med private Grunde, som saaledes erhverves . . .	"	"	23,100	277,200	"		
	b. Til Østbanegaarden af Citadellets Glacis . . . .	"	"	168,600	2,023,200	"	2,300,400	
2.	<i>Anlæg af den mellemste Forbindelsesbane (Nørrebro-Frederiksberg).</i>							
	a. Af Landbohøjskolens Mark, Markjord . . . . .	2,3	23,000	"	"	"		
	b. Af Landbohøjskolens Mark, Byggegrund . . .	"	"	18,000	108.000	"	131,000	
	<b>B. Af Københavns Kommunes og Havnevæsens Ejendomme.</b>							2,431,400
1.	<i>Nordbanelinien Hellerup-Østerbro m. m.</i>							
	a. Af Vognmandsmarken til Forbindelsesbanen .	5,0	50,000	"	"	"		
	At overføre . . .	"	50,000	"	"	"	"	2,431,400

Anlægs overslagets Konto.		Markjord.		Havejord og Byggegrund.		Huse og andre Byg- nings- værker.	Enkelte Summer.	Ialt.
		Tønder Land.	Kø	□ Alen.	Kø	Kø		
	Overført		50,000					2,431,400
	b. Af Vognmandsmarken til Sideudgravning . . .	13,0	65,000	"	"	"		
	c. Af Vognmandsmarken til Hovedbanen . . . . .	3,5	21,000	"	"	"		
	d. Af Byggegrunde ved Strandvejen . . . . .	"	"	7,000	28,000	"		
	e. Af Strandmarkens lave Del . . . . .	1,5	7,500	"	"	"		
	f. Af Kajareal . . . . .	"	"	60,000	300,000	"		
	g. Af Havnens Opfyld- ning . . . . .	"	"	17,500	87.500	"		
	h. Af Østre Anlæg. . . .	"	"	84,000	1,176,000	"	1,735,000	
3.	<i>Den sydlige Banelinie mellem Centralstationens Godsbanegaard (fra Storm- gade) og Vigerslev.</i>							
	a. Af Byggegrunde. . . .	"	"	122,600	2,452,000	"		
	b. Af Vestre Kirkegaards Jorder . . . . .	1,2	12,000	"	"	"		
	c. Af Vesterfælled, hoved- sagelig lav Strandjord .	33,6	336,000	"	"	"	2,800,000	
5.	<i>Den nye Centralsta- tions Personbanegaard (fra Stormgade).</i>							
	a. Af Byggegrunde. . . .	"	"	22,400	448,000	"	448,000	
9.	<i>Boulevardlinien mellem Gyldenløvesgade og Vester- bro samt Ombygningen af de nordlige Udlobslinier over den gamle Banegaard.</i>							
	a. Af Vandværkets lavt- liggende Terræn. . . . .	"	"	3,600	72,000	"		
	b. Af Filterarealet . . . .	"	"	1,100	22,000	"		
	c. Af St. Jørgenssø . . . .	"	"	1,800	9,000	"	103,000	
10.	<i>Anlæg af Viadukter istedetfor Niveauoverkør- sler mellem St. Jørgenssø og Frederiksberg, henholdsvis Hellerup.</i>							
	a. Af Ladegaardsmarken	"	"	3,000	30,000	"		
	b. Byggegrunde mellem Bülowsvej og Jagtvej .	"	"	8,000	48,000	"		
	At overføre . . . . .				78,000	"	5,086,000	2,431,400

Anlægs- over- slaget Kon- to.	Markjord.		Havejord og Byggegrund.		Huse og andre Byg- nings- værker.	Enkelte Summer.	Ialt.	
	Tønder Land.	<i>N</i>	<input type="checkbox"/> Alen.	<i>N</i>	<i>N</i>	<i>N</i>	<i>N</i>	
		Overført						
		c. Af Markjord Syd for Lyngbyvej . . . . .	0,4	2,000	"	"	"	2,431,400
		d. Af Markjord Nord for Lyngbyvej . . . . .	1,6	8,000	"	"	"	
		<b>C. Af Privates Ejendomme.</b>					88,000	
1.		<i>Nordbanelinien Hellerup- Østerbro m. m.</i>						5,174,000
		a. Af Jorder Nord for Vognmandsmarken . . .	2,0	10,000				
		b. Byggegrunde ved Strandvejen . . . . .	"	"	2,600	15,600	"	
		c. Erstatning for For- styrrelser af Anlæg. . .	"	"	"	"	60,000	
		d. Af Byggegrunde Syd for Lyngbyvej . . . . .	"	"	5,000	10,000	"	
		e. Af Markjord Syd for Lyngbyvej . . . . .	2,2	11,000	"	"	"	
		f. Af Markjord Syd for Lyngbyvej . . . . .	1,0	10,000	"	"	"	
3.		<i>Den sydlige Banelinie mellem Stormgade og Vi- gerslev.</i>						116,600
		a. Af Markjord ved Gamle Carlsberg . . . . .	2,7	27,000	"	"	"	
		b. Af Markjord langs den gamle Baneudgravning.	1,6	16,000	"	"	"	
		c. Af Markjord til den nye Valby Station . . .	3,5	21,000	"	"	"	
		d. Af Markjord til Vej- forbindelser. . . . .	1,5	7,500	"	"	"	
		e. Flytning af en Vand- beholder og Erstatning for en Bygning . . . . .	"	"	"	"	35,000	
4.		<i>Den sydlige Forbindel- sesbane over Vallbymark.</i>						106,500
		a. Af Markjord . . . . .	4,0	20,000	"	"	"	
		b. Af Havejord ved Valby Linggade . . . . .	"	"	600	1,200	"	
		c. Af Havejord ved Ros- kildevej . . . . .	"	"	1,000	2,000	"	
		d. Erstatning for et Bag- skur . . . . .	"	"	"	"	2,000	
		At overføre . . . . .					25,200	
							248,300	7,605,400

Anlægs- overs- slagets Kon- to.		Markjord.		Havejord og Byggegrund.		Huse og andre Byg- nings- værker.	Enkelte Summer.	Ialt.
		Tønder Land.	ℳ	□ Alen.	ℳ	ℳ		
	Overført						248,300	7,605,400
10.	<i>Anlæg af Viadukter mellem St. Jørgenssø og Frederiksberg-Hellerup.</i>							
	a. Af Byggegrunde mellem St. Jørgenssø og Bülow'svej . . . . .	"	"	200	2,000	"		
	b. Ulemper ved en Bygning i Anledning af Banens Løftning . . . . .	"	"	"	"	5,000		
	c. Af Byggegrunde mellem Bülow'svej og Jagtvej . . . . .	"	"	2,000	20,000	"		
	d. Af Byggegrunde mellem Bülow'svej og Jagtvej . . . . .	"	"	5,200	31,200	"		
	e. Af Byggegrunde mellem Jagtvej og Stefansgade . . . . .	"	"	18,600	37,200	"		
	f. Af Byggegrunde mellem Lyngbygade og Nørrebrogade . . . . .	"	"	14,800	44,400	"		
	g. Af Byggegrunde Nord for Nørrebrogade . . . .	"	"	11,000	55,000	"		
	h. Erstatning for en Bygning . . . . .	"	"	"	"	20,000		
	i. Af Markjorder Sydost for Lersøen . . . . .	2,00	10,000	"	"	"		
	Foruden den nuværende Hovedbanegaards Arealer ville ved Gjennemførelsen af Projektet efternævnte Arealer fra det nuværende Baneterræn blive disponible og kunne bortsælges eller magelægges med ny-erhvervede Arealer.						224,800	473,100
	<b>A. Til Staten.</b>					<b>Total</b>	<b>sum . . .</b>	<b>8,078,500</b>
2.	a. Til Landbohøjskolen kan lægges fra nuværende Banearcal, Byggegrund . . . . .	"	"	8,600	51,600	"		
10.	b. Bortsælges til Byggegrunde kan det tiloversblivende Areal af Nørrebro Station . . . . .	"	"	100,000	300,000	"	351,600	
	At overføre . . .						351,600	8,078,500



Anlægs- over- slægts Kon- to.		Markjord.		Havejord og Byggegrund.		Huse og andre Byg- nings- værker.	Enkelte Summer.	Ialt.
		Tønder Land.	Kr	□ Alen.	Kr	Kr		
	Overført						351,600	8,078,500
	<b>B. Til Københavns Kommune.</b>							
3.	a. Byggegrunde Syd for Gasværket og Kvæg- torvet . . . . .	"	"	24,000	240,000	"		
9.	a. Til Filterarealet kan lægges . . . . .	"	"	4,000	80,000	"		
	b. Til Vandværkets Areal ud til Gade . . . . .	"	"	3,000	90,000	"		
10.	a. Til Kommunens Grund mellem Bülowvej og Jagtvej kan lægges . . .	"	"	3,900	23,400	"		
							433,400	
	<b>C. Til Private.</b>							
4.	a. Markjord fra dengamle Jernbancudgravning . .	1,0	10,000	"	"	"		
10.	a. Byggegrunde fra det nuværende Bancareal langs Ladegaardsvej . .	"	"	2,100	31,500	"		
	b. Byggegrunde fra det nuværende Bancareal mellem Bülowvej og Jagtvej . . . . .	"	"	1,200	7,200	"		
	c. Byggegrunde fra det nuværende Bancareal langs Jagtvejen . . . . .	"	"	14,000	42,000	"		
	d. Byggegrunde fra det nuværende Bancareal mellem Lyngbygade og Nørrebro . . . . .	"	"	2,800	2,800	"		
							93,500	
								878,500

Til Grunderhvervelse maa saaledes paaregnes . . . . . Kr. 7,200,000

**Bilag Nr. 11.**

**Skrivelse af 30te Januar 1888 fra Stationsforstander Skovsted  
paa Kjøbenhavn Station til Generaldirektøren for  
Statsbanedriften.**

---

I Anledning af de af Hr. Generaldirektøren fremsatte fem Spørgsmaal angaaende de herværende Banegaardsforhold, nemlig:

1. Tilfredsstillende de bestaaende Forhold paa Hovedstationen den nuværende Person- og Godstrafik?
2. Kunne de forbedres ved mindre Udvidelser (Forandring og Udvidelse af bestaaende Spor o. dsl.)?
3. Kunne de forbedres ved en Udvidelse af Stationspladsen?
  - a. Ladegaardsmarkens Inddragelse,
  - b. Flytning af Værkstederne,
  - c. Opfyldning af Søen.
4. Kan det antages, at en Udvexling af Godsvogne i Frederiksberg og Hellerup og Anlægget af en Godsbanegaard ved Østerbro ville drage nogen betydelig Godstrafik fra Hovedstationen?
5. Ville de under 3 og 4 omhandlede Forandringer kunne anses for tilstrækkelige, saafremt Trafikken paa Kjøbenhavn Station i Fremtiden atter maatte udvikle sig som tidligere?

skal jeg i Overensstemmelse med den Erfaring, jeg selv har indvundet i den Tid, jeg har været her, samt efter Konference med D'Hrr. Godsforvalter Nielsen og Overassistent Bagger, der begge i en lang Aarrække have virket paa Kjøbenhavn Station i deres nuværende Stilling, tillade mig at udtale:

ad 1. Uagtet Anlægget af Station III og Omdannelsen af Station II til Nordbanegaard har forbedret Forholdene en Del, maa dette Spørgsmaal dog besvares absolut benægtende, idet Pladsforholdene saavel paa Personbanegaarden som paa Godsbanegaarden ere altfor indskrænkede til, at Trafikken til enhver Tid kan besørges saaledes, som Publikum med Rette kan forlange, at den burde kunne besørges paa en Station som Kjøbenhavn.

For Personbanegaardens Vedkommende er det navnlig Mangel paa Perronplads — saavel hvad Perronernes Antal som de forhaandenværendes Længde angaar — som gjør sig gjældende, men er det dog særlig ved de ankommende Tog, at denne Mangel er fremtrædende. Til Hovedstationens Ankomstperron skal saaledes samtlige Tog fra 4 Strækninger, Vest-, Syd-, Nordvest- og Frederiksundbanen, løbe ind. Saalænge Togene ere regelmæssige, og der ikke løbe Extratog, kan dette ogsaa nok lade sig gjøre, men saasart der indtræder Uregel-

mæssigheder, eller der bliver indlagt Extrapersonotog med Ankomst hertil paa mindre heldige Tider, gaar det ikke længere, og ere vi ved saadanne Lejligheder, saasomt to eller flere Tog følge hurtigt efter hinanden, ofte nødsagede til at lade et eller flere ankommende Tog holde i kortere eller længere Tid udenfor Stationen, fordi det nærmest forud ankomne først maa skaffes bort, førend der kan tilveiebringes Perronplads til det næste. Ganske vist er Ankomstperronen indrettet saaledes, at der ved dens nordlige Ende kan holde Tog paa begge Sider af den, men da det kun er mindre Tog, der kunne løbe ind til den Side, der vender ud mod den saakaldte Jernhalle, kan man kun i meget begrænset Omfang gjøre Brug af denne Fordel og paa Tider, hvor der er stor Personfrekvens, og hvor man altsaa særlig har Brug for flere Perroner, kan man saa godt som slet ikke gjøre Brug af den, da Togene paa saadanne Dage ere for lange til at kunne løbe derind.

For Nordbanestationens Vedkommende er et lignende Forhold til Stede, og ligeledes der ere vi af Mangel paa Perronplads nødsagede til at lade ankommende Tog holde udenfor Stationen, saasomt et Par af Togene paa Nordbanen følge lidt hurtigt efter hinanden. At dette paa sine Tider ogsaa kan virke forstyrrende paa Klampenborgtrafikken er naturligvis en Selvfølge.

For de afgaaende Togs Vedkommende ere Ulemperne, som allerede foran bemærket, ikke slet saa store, men den Omstændighed, at der kun haves en Perron til Expeditionen af samtlige Tog til de 4 Strækninger, der expederes derfra, i Forbindelse med, at samme Perron er altfor kort, naar der er nogen større Persontrafik, medfører dog, naar Intervallet mellem to Tog er under en vis Størrelse, af og til Forsinkelse i Afgangen for et eller andet Tog.

Dette har saaledes hidindtil været Tilfældet for Iltogets Vedkommende Kl. 9 om Morgenen. Saasomt der til dette Tog, som er vort Hovedtog, er en større Person- og Rejsegodstrafik, kan det dels paa Grund af det korte Mellemrum imellem dette og det nærmest forud afgaaende Tog og dels af Mangel paa Plads til at paabegynde Løsningen af Rejsegodset, ikke blive expederet i rette Tid, idet der som oftest kun er levnet os 5—8 Minutter til at placere de Rejsende og læsse Rejsegodset, som ved sidste Jul, nemlig den 23de, naaede til op over 500 Stykker, som skulde fordeles i 4 forskellige Pakvogne.

Sporpladsen paa Personbanegaarden er ligeledes for indskrænket, og maa vi derfor for at skaffe Plads dels til Reservevogne og dels til de overstaaende Stamtog under almindelige Forhold benytte tre af Varehuspladsens Spor og under særlige Forhold, saasomt Søn- og Helligdage i Sommertiden, endnu flere.

Med Hensyn til Lokalerne, da ville de paa Hovedstationen med Undtagelse af Udleveringssalen og Toldlokalerne paa Ankomststationen samt Ilgodsexpeditionens Pakrum, der ere for indskrænkede, blive nogenlunde tilfredsstillende, naar den foreslaede Ombygning af Vognremisen har fundet Sted. For Udleveringssalens Vedkommende skal jeg dog bemærke, at vi ved særlige Lejligheder som Skiftedage, Ind-

kaldelse af Militær o. lign. af Mangel paa Plads i Salen ere nødsagede til at lagre en Del af det ankomne Rejsegods paa Perronen om Natten.

Hvad derimod Lokalerne paa Station III angaar, da ere de aldeles utilstrækkelige i Forhold til den Trafik, der er fra og til denne Station.

Paa Godsbanegaarden ere Pladsforholdene endnu mere indskrænkede og uheldige end paa Personbanegaarden. Til Godsbanegaarden henregnes alle Spor, der ere beliggende Vest for det saakaldte tredje Havnespor. Paa alle disse Spor kan, naar man vilde besætte dem uden Hensyn til at holde Plads fri til Rangering, ialt anbringes ca. 520 Vogne — paa Spor, hvortil der er Adgang med Færdselsvogne, ca. 310, paa Spor, hvortil der ikke kan kjøres, ca. 210, — men da dette naturligvis ikke kan lade sig gjøre af Hensyn dels til Rangeringen og dels til, at Vejene til Rampen, Havnebanen og Pakhusene saavidt muligt maa holdes fri, maa der regnes ca.  $\frac{1}{3}$  Del fra. Der vil derefter altsaa kunne anbringes ca. 345 Vogne paa Godspladsens samlede Spor, men da den daglige Udvexling af Godsvogne til og fra Kjøbenhavn Station paa Hverdage ifølge vedlagte Opgjørelse for November Maaned, som er en almindelig Efteraarsmaaned, varierer mellem 500 og 840 Vogne med et Gjennemsnitsantal af ca. 570, behøves der formentlig ingen videre Forklaring for nærmere at paavise, at der maa foretages et meget betydeligt Rangeringsarbejde og en gjentagen Flytning af en stor Del af Vognene for at muliggjøre dette Resultat.

Til at udføre dette Arbejde kan der, dels paa Grund af den indskrænkede Plads, dels paa Grund af Sporenes Beliggenhed og dels paa Grund af, at der kun haves et Rangeringsspor, — Pladsen forbyder, at der anbringes flere — kun anvendes en Rangeringsmaskine ad Gangen, og er det ogsaa kun med yderste Besvær, at Rangeringsarbejdet kan blive besørget paa en nogenlunde tilfredsstillende Maade. Rangeringssporets Beliggenhed i Kurve, hvorved Oversigten over Sporene tildels umuliggjøres, besværliggjør ogsaa Rangeringsarbejdet i en betydelig Grad.

Saafernt Trafiken stiger yderligere til næste Efteraar, ville vi sandsynligvis blive nødsagede til at begynde paa Rangeringsarbejdet 1 a 2 Timer tidligere om Morgenen end nu. Stationen havde allerede i afvigte Efteraar taget en saadan Forandring under Overvejelse, men da den vilde udkræve en Personforøgelse, blev den foreløbig opgivet.

Pladsens Utilstrækkelighed medfører, at Rangeringen besværliggjøres yderligere dels paa Grund af det indskrænkede Antal Spor, der kan afses til Oprangeringen af Togene, og dels af disse Spors ringe Længde, hvilket medfører, at naar et Tog af blot nogenlunde Længde endelig er bleven færdigrangeret, maa det hensættes paa mindst 2 forskellige Steder, for saa til Slut at samles af Togmaskinen, naar den kommer for at afhente Godsvognene. Ligeledes forsinkes og forulempes Rangeringen af Togmaskinerne. Hver Gang en Maskine skal til eller fra Remisen, eller Togmaskinerne skulle hente deres Godsvogne paa Pladsen, belemres Rangeringssporet, og maa Rangeringen som oftest da høre op, mange Gange i ca. 10 Minutter.

Af andre Ulemper, som denne besværlige og af Forholdene begrænsede Rangering i Forbindelse med den utilstrækkelige Plads medfører, skal jeg nævne:

Paa Tider, naar de afgaaende Tog oprangeres, kunne indkomne Godstog ikke bortrangeres, og har dette til Følge, at indkomne Vogne ofte maa staa 1—2 Timer, inden de kunne bringes til det Sted, — Pakhus, Rampe, Ladespor, Havnebane, — hvor de skulle aflæsses, hvilket hyppig giver Anledning til Klage og Besværing fra Publikum.

Ankomne læssede Vogne kunne hyppig ikke faa Plads paa Spor, hvortil der er Adgang med Færdselsvogne, og maa derfor, indtil der kan skaffes saadan Plads, anbringes paa et Spor, hvortil der ikke kan kjøres. Dette giver ogsaa af og til Anledning til Anker.

Paa Pladsen ved Gl. Kongevej er der 8 Spor, som kunne rumme ca. 70 Vogne, men Adgangen hertil er paa Grund af de mange Drejeskiver, som skulle passeres, saa besværlig og udkræver et saa uforholdsmæssigt stort Arbejde, at vi saa længe som muligt søge at undgaa at benytte disse Spor.

Folk, der læsse og aflæsse paa Ladesporene, ere paa Grund af, at vi ere nødsagede til at benytte den nordre Ende af disse Spor til Rangeringen, idelig udsatte for at blive forstyrrede, hvilket de ogsaa af og til blive.

En rationel Vognvask lader sig af Mangel paa en passende Sporplads til et saadant Arbejde næppe gennemføre paa Dage, hvor der haves mange Vogne.

Pakhusene ere for smaa og ville, hvis Trafiken atter skulde stige, om nogle faa Aar være utilstrækkelige. Vi kunne nu allerede ikke efterkomme de Fordringer, som fra det jyske Distrikt stilles til os med Hensyn til Sortering og Læsning af Stykgods til Fyn og Jylland.

Foruden de ovenfor paa pegede Mangler og Ufuldkommenheder ved den nuværende Banegaardsplads, som formentlig ikke paa en tilfredsstillende Maade kunne afhjælpes uden ved en meget omfattende og særdeles kostbar Udvidelse af den nuværende Station, skal jeg endnu blot tillade mig at henlede Opmærksomheden paa de mere end uheldige Indkjørselsforhold til Stationen.

- ad 2. Besvares benægtende, da al den Grund, der henhører under Kjøbenhavn Station, fuldstændig er optaget af Sporanlæg og Bygninger, hvilket Tegningerne over disse Anlæg noksom ville godtgjøre.
- ad 3. Besvares benægtende for a's Vedkommende, da det ikke kan indses, hvorledes en Indrangering eller Udrangering af Godsvogne til og fra denne Plads skal kunne foretages paa en nogenlunde hensigtssvarende Maade. Tænkes det sket paa samme Maade som ved det nuværende Sporanlæg ved Gl. Kongevej, da kan det paa Forhaand siges, at Anlægget kun vil faa ringe Værdi for Driften; thi trods det, at Anlægget ved Gl. Kongevej ligger langt mere fordelagtigt i alle Henseender, er det store Arbejde, der er forbundet med enkeltvis at bringe Vogne over de forskellige Drejeskiver, saa besværligt, kostbart og tidspildende, at dette Anlæg, der ganske vist nu ofte er fuldt besat med Godsvogne, dog kun benyttes, naar det er absolut nødvendigt. Foruden

den besværlige Adgang vil tillige Ladegaardsmarkens fjerne Beliggenhed fra Varehusene og Kontorerne, samt dette, at Arealet er beliggende paa den anden Side af den alt nu for ofte spærrede Overgang ved Vodroffsvej, yderligere forringe dette Sporanlægs Brugbarhed.

Spørgsmaalene b og c kunne besvares bekræftende for Godsbanegaardens Vedkommende, ifald Vandværkets Filtre ere paatænkte inddragne samtidig med Værkstedernes Flytning og Udfyldningen af St. Jørgens Sø; thi derved vilde sikkert vindes en Del lange Læsse- og Rangeringsspor, som dog vilde faa en uheldig Beliggenhed paa Grund af den stærke Kurve, der vanskeliggjør Arbejdet og forhindrer det nødvendige Overblik. De derved indvundne Fordele ville imidlertid ikke komme til at staa i noget rimeligt Forhold til dette Arbejdes store Bekostninger, og inddrages Filtrene ikke, blive Sporene for korte.

- ad 4. En Udvexling af Godsvogne paa Frederiksberg og Hellerup af de mellem Nord- og Sidebanen paa den ene Side og de øvrige Baner paa den anden Side løbende Vogne vil næppe være mærkelig for Kjøbenhavn Station, da Antallet af disse Vogne ikke vil udøve nogen Indflydelse paa Forholdene. Hvorvidt en Station paa Østerbro vil faa nogen Indflydelse, er saare tvivlsomt, dog vil den næppe blive større end den, Nørrebro nu udøver, i alle Tilfælde vil der behøves en længere Aarrække for at skaffe en saadan Station samme Trafik som Frederiksberg, og da vil den stedse voxende Trafik paa Hovedstationen forlængst have overfløjet den Trafik, som Østerbro skulde lette Hovedstationen for.
- ad 5. Henvisende til de Punkterne 3 og 4 givne Besvarelser, til hvis yderligere Oplysning jeg har tilladt mig at vedlægge nogle statistiske Opgjørelser, maa dette Spørgsmaal besvares med et absolut Nej, dels naar der ses hen til de indvundne Erfaringer om Trafikens Stigen, der staa udenfor menneskelig Viden at bestemme, naar den vil kulminere, og dels ogsaa af den Grund, der i og for sig alene vil være tilstrækkelig til, at alle 5 Punkter tilsammen maa forkastes, nemlig at de i disse Punkter opstillede Udvidelsesforslag ene ville kunne have nogen Betydning for Godstrafiken, men absolut ingen Betydning, der er værd at tale om, for Persontrafiken, og det eneste, der derfor med nogen Nytte kan diskuteres, er Banegaardens delvise Flytning  $\circ$ : en Forlæggelse af Godsbanegaarden i sin Helhed eller en fuldstændig Flytning af hele Banegaardsanlægget.
-

Underbilag til Stationsforstander Skovsteds Skrivelse af  
30te Januar 1888.

## Underbilag Nr. 1.

## Antallet af solgte Billetter i Julen 1887 paa Kjøbenhavn Station.

	22.Decbr.		23.Decbr.		24. Decbr.		25.Decbr.		26.Decbr.		Tilsammen	
	En- kelte	Dob- belte	En- kelte	Dob- belte	En- kelte	Dob- belte	En- kelte	Dob- belte	En- kelte	Dob- belte	En- kelte	Dob- belte
Station I:												
Lokale	687	169	1,472	443	1,224	1,751	397	2,367	256	744	4,036	5,474
Direkte	180	19	403	84	260	187	71	80	33	37	947	407
Station II:												
Lokale	156	172	308	121	403	791	190	1,467	170	794	1,227	3,345
Direkte	3	3	9	2	6	1	3	4	1	2	22	10
Ialt	1,026	363	2,192	648	1,893	2,730	661	3,918	460	1,577	6,232	9,236

## Underbilag Nr. 2.

Oversigt over de Maaneder, Dage og Tog, det største Antal  
Stkr. Rejsegods er expederet i Aaret 1887.

Maaned	Stkr. afsendt Rejsegods	Stkr. ankommet Rejsegods	I a l t
Juli . . . . .	18,781	11,635	30,416
August. . . . .	12,227	27,076	39,303

A f g a a e t				A n k o m m e t		A n m æ r k n i n g
Dato	Ialt	Tog Nr.	Stkr.	Dato	Stkr.	
<sup>14</sup> / <sub>7</sub>	762	43 og 23	416	<sup>15</sup> / <sub>8</sub>	2,062	<sup>14</sup> / <sub>7</sub> , <sup>15</sup> / <sub>7</sub> , <sup>16</sup> / <sub>7</sub> , <sup>15</sup> / <sub>8</sub> , <sup>16</sup> / <sub>8</sub> , <sup>17</sup> / <sub>8</sub> og <sup>18</sup> / <sub>8</sub> Sommerferie. <sup>3</sup> / <sub>10</sub> og <sup>4</sup> / <sub>10</sub> Soldaterpermittering. <sup>1</sup> / <sub>11</sub> og <sup>2</sup> / <sub>11</sub> Skiftedag. <sup>23</sup> / <sub>12</sub> og <sup>24</sup> / <sub>12</sub> Juleferie.
<sup>15</sup> / <sub>7</sub>	1,104	do.	535	<sup>16</sup> / <sub>8</sub>	1,452	
<sup>16</sup> / <sub>7</sub>	1,440	do.	540	<sup>17</sup> / <sub>8</sub>	1,426	
<sup>3</sup> / <sub>10</sub>	527	do.	180	<sup>18</sup> / <sub>8</sub>	1,094	
<sup>4</sup> / <sub>10</sub>	546	do.	233	<sup>1</sup> / <sub>11</sub>	1,054	
<sup>23</sup> / <sub>12</sub>	1,632	do.	701	<sup>2</sup> / <sub>11</sub>	507	
<sup>24</sup> / <sub>12</sub>	918	do.	414			

## Oversigt

over

## ankomne og afgaaede Godsvogne paa Kjøbenhavn Station

i November 1887.

Da- to	Centralstationen					Havnebanen					Summa
	afgaaede		ankomne		Ialt	afgaaede		ankomne		Ialt	
	læs- sede	tom- me	læs- sede	tom- me		læs- sede	tom- me	læs- sede	tom- me		
1	218	39	277	36	570	49	5	2	29	85	655
2	281	61	289	7	638	31	—	65	26	122	760
3	243	49	214	28	534	31	10	13	34	88	622
4	221	31	194	38	484	17	13	8	17	55	539
5	200	26	206	38	470	35	12	11	14	72	542
6	138	9	118	4	269	—	—	4	—	4	273
7	135	51	192	21	399	31	12	17	21	81	480
8	244	34	284	7	569	51	6	8	20	85	654
9	311	40	318	23	692	48	13	32	61	154	846
10	284	28	234	19	565	52	—	45	38	135	700
11	236	28	187	29	480	38	15	1	38	92	572
12	201	40	239	45	525	58	8	17	26	109	634
13	156	2	125	26	309	—	—	7	1	8	317
14	144	48	199	24	415	35	19	33	6	93	508
15	202	61	247	34	544	28	—	9	48	85	629
16	277	56	310	23	666	50	1	48	35	134	800
17	239	14	195	26	474	30	14	11	15	70	544
18	220	44	239	41	544	49	20	7	29	105	649
19	185	38	200	60	483	28	6	11	26	71	554
20	149	5	113	7	274	—	—	6	—	6	280
21	101	29	197	13	340	27	3	16	8	54	394
22	204	78	241	12	535	19	1	14	18	52	587
23	243	73	248	27	591	8	8	68	20	104	695
24	223	31	201	17	472	11	9	10	—	30	502
25	199	51	194	34	478	30	25	14	29	98	576
26	211	21	225	13	470	53	3	3	9	68	538
29	153	8	117	1	279	—	—	8	—	8	287
28	137	44	200	25	406	55	17	6	33	111	517
29	227	55	243	20	545	33	6	8	36	83	628
30	237	25	335	29	626	30	—	81	22	133	759
Ialt	6,219	1,119	6,581	727	14,646*)	927	226	583	659	2,395	17,041*)

\*) Heraf 542 Stkr. transiterende.



# Specifikation

over

## de i Pakhusene paa Kjøbenhavn Station paa- og aflæssede Fragtstykgodsvogne

i November 1887.

Dato	Paaflæssede Fragtstykgodsvogne til						Ialt paa- læssede Fragtstyk- godsvogne	Aflæssede Fragt- stykods- vogne
	Syd- banen	Nord- vest- banen	Vest- banen	Jyl- land- Fyn	Nord- banen	Frede- rikss- banen		
1	21	12	18	9	17	9	86	95
2	23	13	20	9	18	10	93	67
3	21	11	20	9	18	10	89	77
4	20	13	21	8	19	11	92	74
5	22	12	19	9	17	9	88	73
6	22	9	16	8	9	8	72	56
7	10	8	10	8	18	8	62	60
8	21	12	20	8	17	9	87	79
9	21	13	19	8	18	8	87	72
10	22	12	20	9	17	10	90	66
11	23	12	18	8	19	9	89	55
12	23	13	19	8	18	9	90	61
13	22	12	17	8	9	8	76	64
14	8	6	11	8	17	8	58	64
15	21	13	20	8	17	9	88	67
16	21	11	18	9	19	10	88	62
17	22	12	18	8	18	8	86	72
18	21	12	20	8	18	9	88	71
19	20	13	19	8	20	8	88	65
20	22	12	16	8	10	8	76	54
21	10	6	10	8	17	8	59	68
22	23	12	20	8	18	8	89	66
23	22	13	18	8	17	10	88	58
24	22	12	19	8	19	8	88	74
25	22	11	19	8	18	8	86	68
26	22	10	20	8	18	9	87	68
27	21	13	16	8	17	8	83	54
28	11	6	10	8	16	9	60	63
29	22	12	18	9	20	10	91	76
30	24	12	20	8	19	9	92	74
Ialt	605	338	529	247	512	265	2,496	2,023

# Specifikation

over

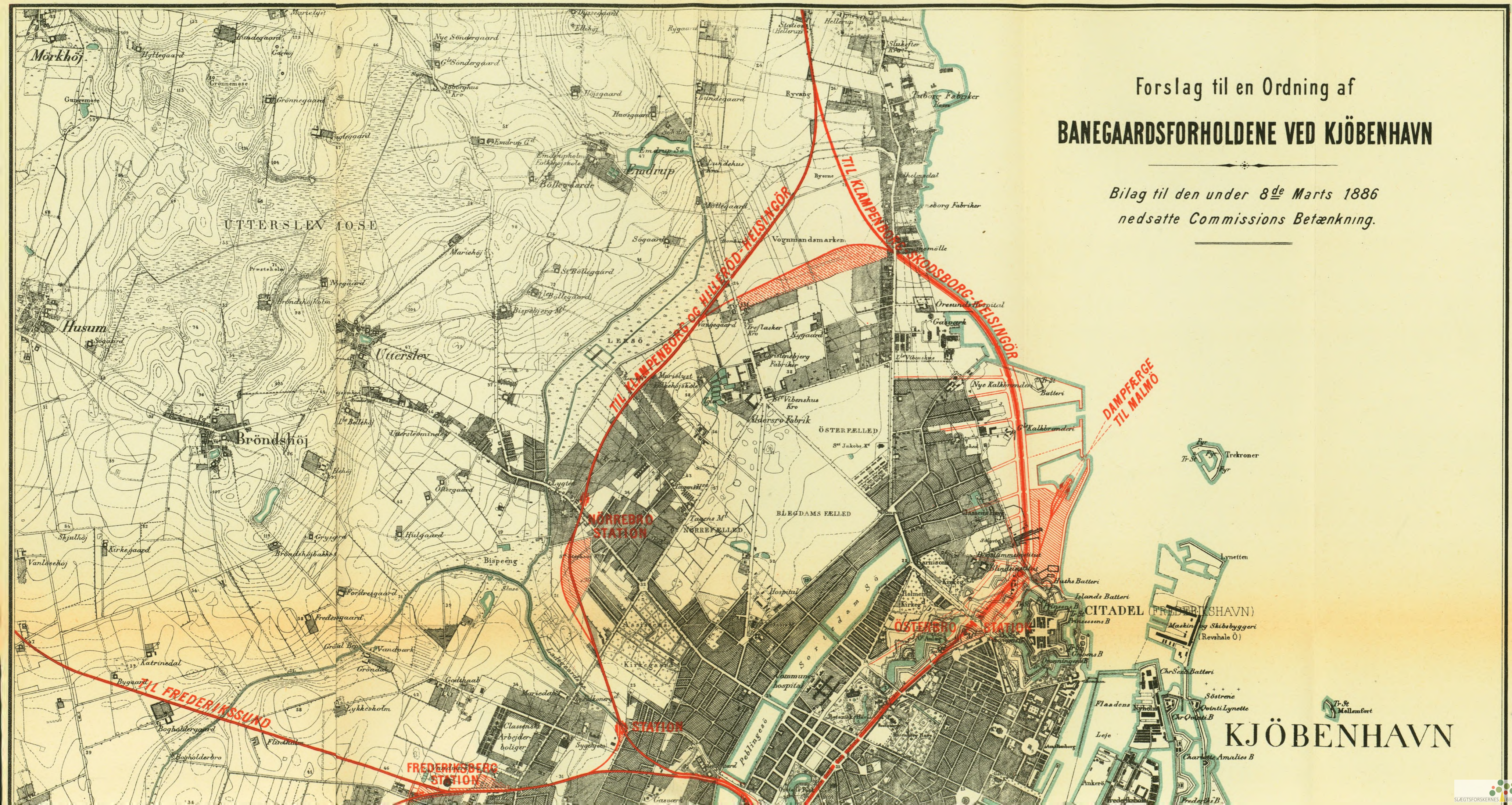
## Sædtrafikken til Kjøbenhavn Banegaard

i November 1887.

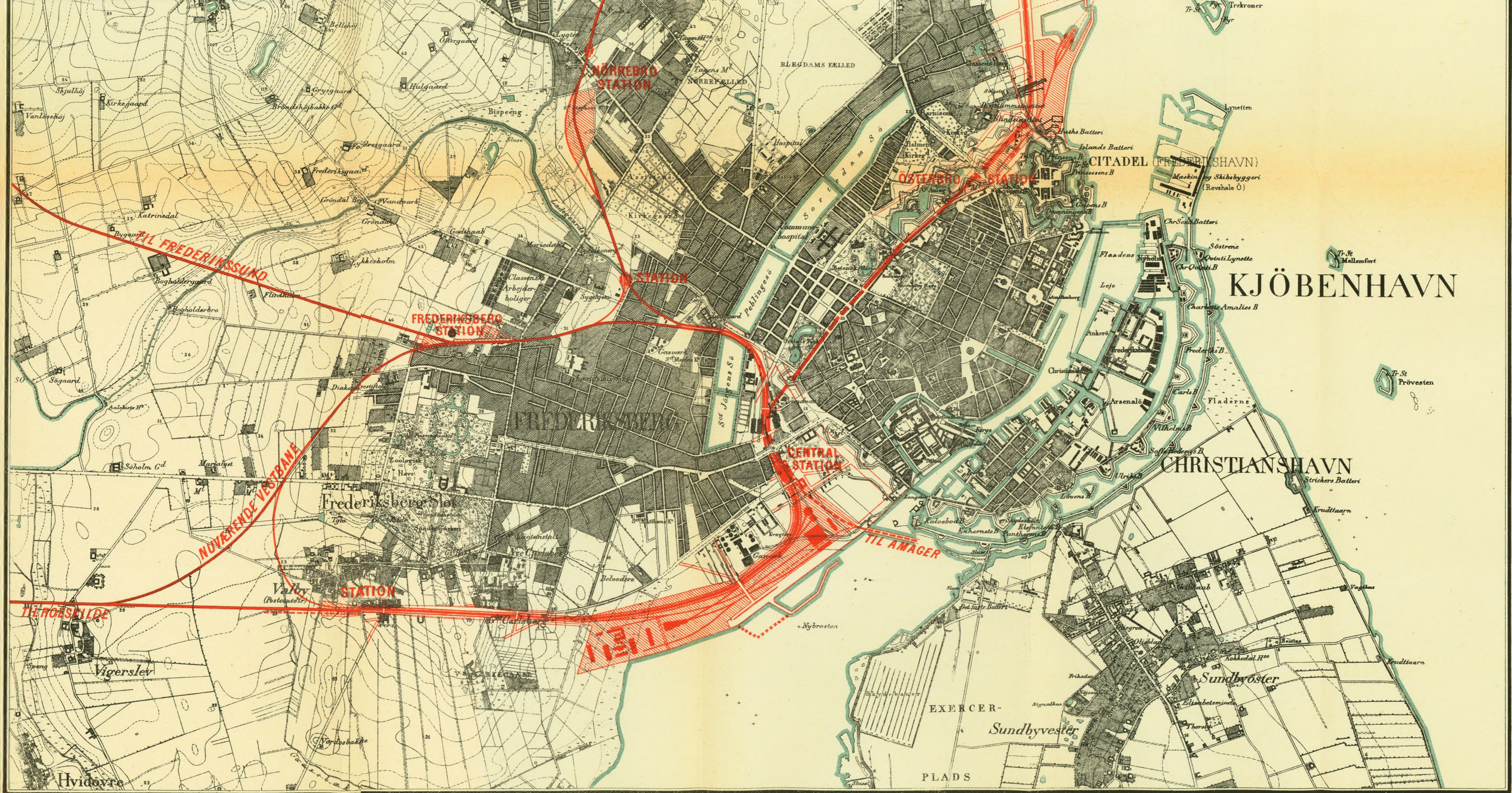
Dato	A n t a l		A n t a l V o g n e	
	Vogne	Tønder Sæd	Aflæsset paa Pladsen	Aflæsset i Sæd- loftet i Pakhuset
1	30	2,095	12	18
2	15	911	—	15
3	32	1,968	11	21
4	24	1,648	6	18
5	17	1,096	—	17
6	4	230	—	4
7	17	1,130	—	17
8	41	2,793	7	34
9	20	1,404	—	20
10	27	1,805	—	27
11	23	1,538	—	23
12	23	1,434	—	23
13	1	51	—	1
14	27	1,956	—	27
15	50	3,569	9	41
16	33	2,141	—	33
17	24	1,616	—	24
18	27	1,724	—	27
19	34	2,341	—	34
20	14	928	6	8
21	28	1,940	—	28
22	61	4,218	18	43
23	42	3,000	6	36
24	42	2,856	6	36
25	29	1,868	—	29
26	38	2,595	—	38
27	11	799	—	11
28	19	1,262	—	19
29	47	3,099	—	47
30	36	2,382	—	36
Ialt	836	56,397	81	755

Forslag til en Ordning af  
**BANEGAARDSFORHOLDENE VED KJÖBENHAVN**

Bilag til den under 8<sup>de</sup> Marts 1886  
nedsatte Commissions Betænkning.



**KJÖBENHAVN**



# KJÖBENHAVN

## CHRISTIANSHAVN

NØRREBRO STATION

ØSTERBRO STATION

FREDERIKSBERG STATION

CENTRAL STATION

VALLØY STATION

TIL FREDERIKSSUND

NUVÆRENDE VESTBANE

TIL HØRSKYLDE

TIL AMAGER

TIL NORD

CITADEL (FREDERIKSHAVN)

Sundbyvester

EXERCER-PLADS

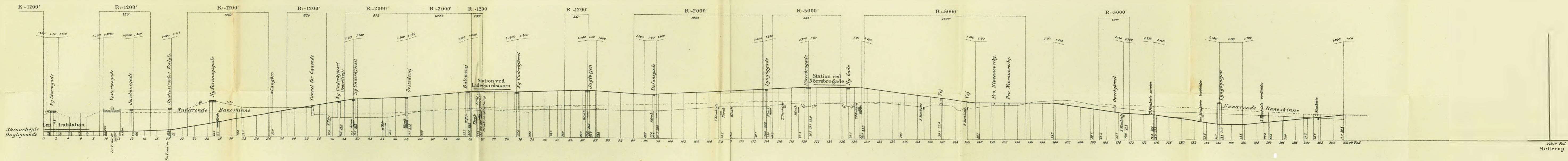
Hvidovre

# Forslag til en Ordning af BANEGAARDSFORHOLDENE VED KJÖBENHAVN.

(Bilag til den under 8<sup>de</sup> Marts 1886 nedsatte Commissions Betænkning.)

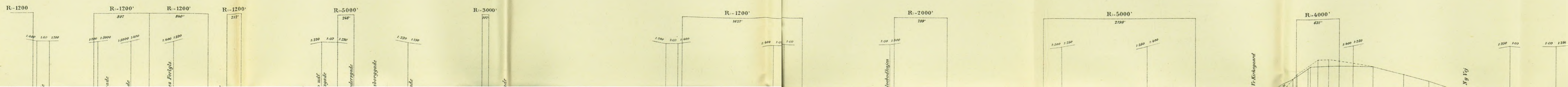
## LÆNGDEPROFILER.

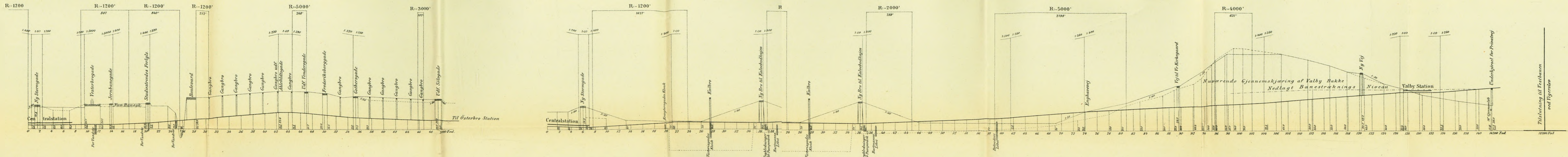
Nordbanelinien : Centralstation – Nørrebro – Hellerup.



Boulevardbanen : Centralstation – Østerbro Station.

Vestbanelinien : Centralstation – Valby.



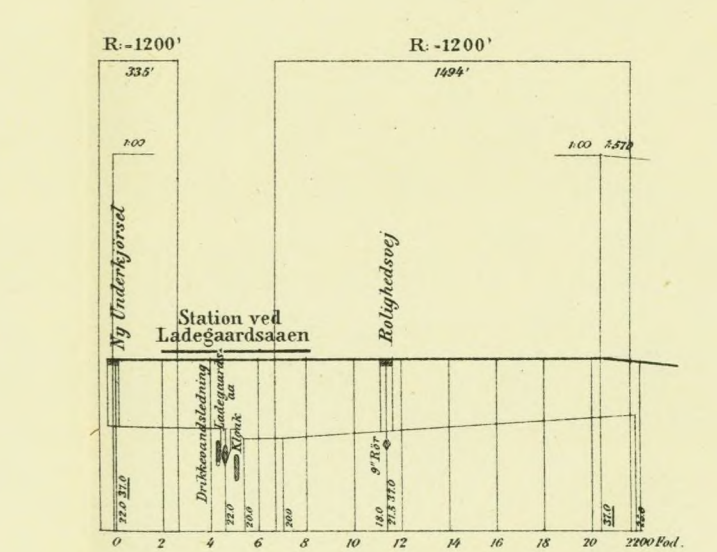
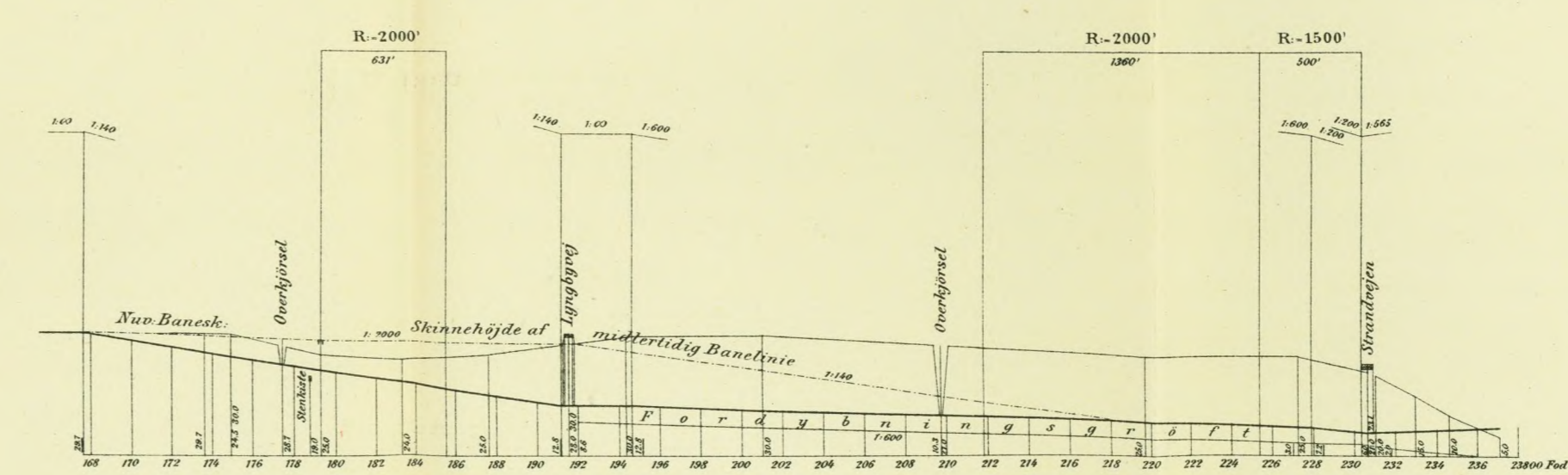
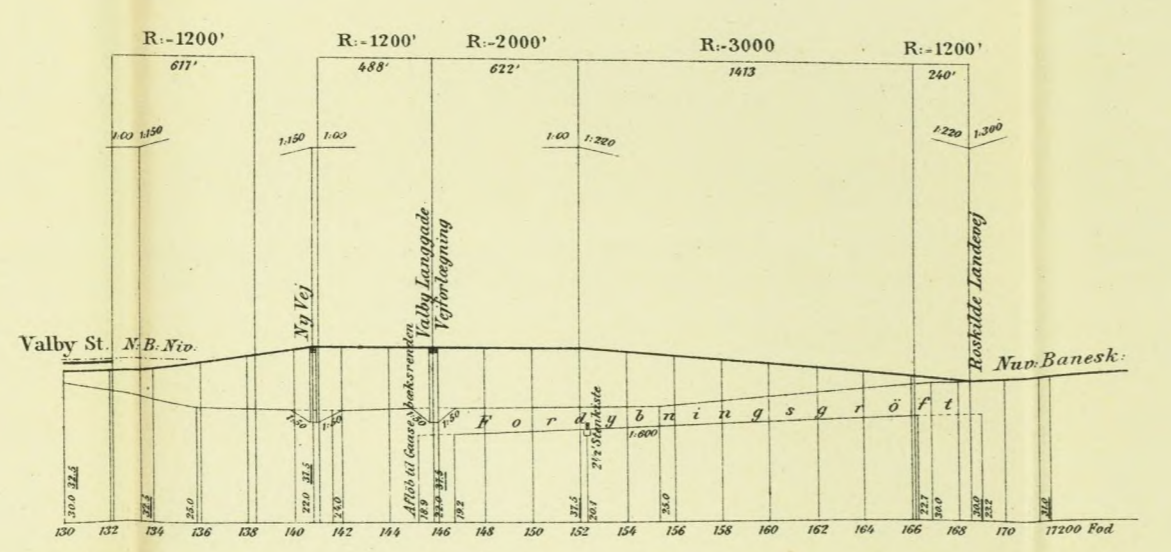
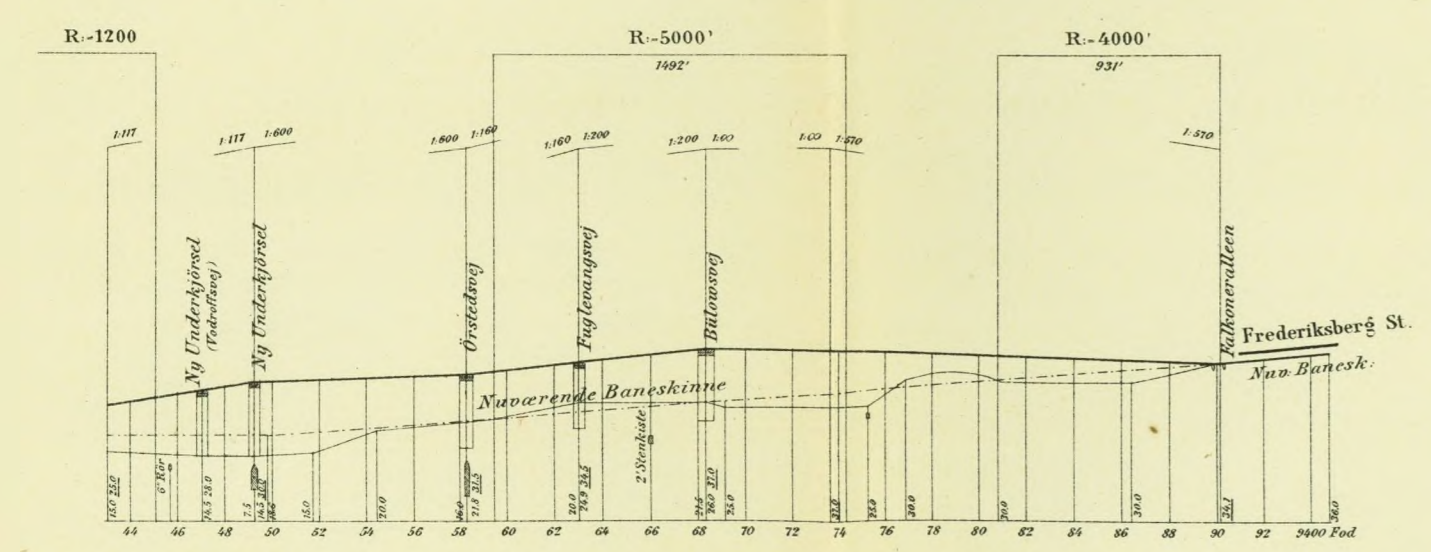


Banelinien:  
Sct. Jørgensø - Frederiksberg Station.

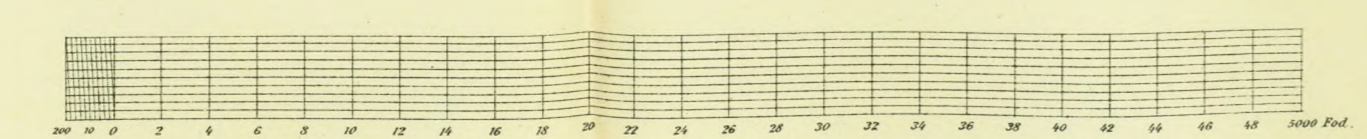
Forbindelsesbanen:  
Valby - Roskildevej.

Forbindelsesbanen:  
Lyngbyvej - Strandvejen.

Forbindelsesbanen:  
Ladegaardsaa - Frederiksberg Station.



Længde 1:10000.



Højde 1:500.

