



292640900

101 Københavns kommune

Mag. 09.6964 Be

BETÆNKNING

ANGAAENDE

KJØBENHAVNS BANEGAARDS UDVIDELSE.

KJØBENHAVN.

TRYKT HOS J. D. QVIST & KOMP.

1881.

RHB

09.05.87 In 254



Mag.

09.6964

122

Betænkning,

afgivet

den 22de Marts 1881

af

den af Indenrigsministeriet ved Skrivelse af 11te November 1878 til
Overveielse af Spørgsmaalet om Kjøbenhavns Banegaards
Udvidelse nedsatte Commission.

285470
9 25
12

1354

Spørgsmaalet om en større Udvidelse af Københavns Banegaard blev paa Grund af den henimod Aarene 1874—75 stærkt tiltagende Trafik taget under nøie Overveielse af det daværende sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse; men da Gjennemførelsen af en saadan Udvidelse viste sig forbunden med særlig Vanskelighed, naar Sagen skulde ordnes ved dette Selskabs egne Kræfter, og da der tilmed efter nogen Tids Forløb indtraadte en almindelig Tilbagegang paa saagodtsom alle Forretningslivets Omraader, saa at en saadan Foranstaltning ikke længer syntes paatrængende nødvendig, blev det foreløbigt opgivet at søge Sagen fremmet gennem Selskabet alene. Derimod blev det af Jernbaneselskabets Bestyrelse i Skrivelse af 11te Juli 1877 henstillet til Indenrigsministeriet, om Samme af Hensyn til Sagens almindelige Betydning ikke maatte finde Anledning til at gjøre den til Gjenstand for commissorisk Behandling gennem Delegerede for Regjeringen, Københavns Commune og Jernbaneselskabet samt muligt andre Autoriteter eller Institutioner.

Denne Henstilling har Indenrigsministeriet taget til Følge, idet det ved Skrivelse af 11te November 1878 (Bilag I) har overdraget undertegnede Commission*) at tage Spørgsmaalet om en Udvidelse af Københavns Banegaard under nærmere Overveielse, og Ministeriet har herved særligt fremhævet som Gjenstand for vor Overveielse Spørgsmaalet om, hvorvidt Københavns Banegaard i dens nuværende Udstrækning og Indretning kan antages i en nær Fremtid, t. Ex. i Løbet af 15 à 20 Aar, at ville blive ude af Stand til at fyldestgjøre de Krav, Trafikens Udvikling vil stille til den, saa at det maa ansees nødvendigt, at der træffes Foranstaltninger til at raade Bod paa de heraf opstaaende Ulemper, idet Ministeriet har æsket vor Betænkning angaaende de Dispositioner, som efter den Maade, hvorpaa dette Spørgsmaal maatte blive besvaret, hensigtsmæssigst maatte være at træffe.

Commissionen har herefter, saavel gennem de sjællandske Jernbaner som ved velvillig Imødekommen fra anden Side, søgt at indhente saadanne statistiske og lignende Oplysninger (No. 1—11, Bilag VI), som kunde veilede ved Løsningen af den stillede Opgave, og efterat Sagen i det Hele havde været underkastet en almindelig Drøftelse af den samlede Commission, under hvilken vi have haft Leilighed til at gjøre os bekendte med de forinden Commissionens Sammentræden udkastede Planer til Banegaardens Udvidelse, ligesom der under disse vore Forhandlinger fremkom forskellige

*) Af dennes Medlemmer er Hr. C. St. A. Bille udtraadt af Commissionen den 15de October 1880.

foreløbige Forslag og Planer, med hvis Bearbejdelse den ledende Overingenieur ved de sjællandske Jernbaners Anlæg, Hr. Oberst *Hedemann*, har ydet Commissionen teknisk Bistand, har det været overdraget et *Udvalg* af Commissionens Medlemmer nærmere at overveie de fremkomne Planer til Banegaardens Udvidelse og i det Hele afgive Betænkning over Sagen. Efterat de fra dette Udvalg efterhaanden fremkomne Forslag have været Gjenstand for den samlede Commissions Overveielser, skulle vi som Resultat af disse fremsætte følgende Bemærkninger:

Kjøbenhavns Banegaard, der, som bekjendt, oprindeligt var beliggende syd for Vesterbrogade, for den største Del paa et det sjællandske Jernbaneselskab af Regjeringen overladt Terrain af Dronningens store Enghave, og som her betjente Jernbanen fra Kjøbenhavn til Korsør, blev i Aarene 1863—64 i Anledning af Anlægget af den nordsjællandske Jernbane med Sidebane til Klampenborg, i Henhold til Lov af 13de Marts 1863 overflyttet til det Terrain nord for Vesterbrogade, hvor den nu er beliggende, og som er angivet paa den Betænkningen vedheftede Plan.

Spørgsmaalet om Banegaardens Beliggenhed og Valget mellem de forskjellige Alternativer, der i saa Henseende frembød sig, have, som nærmere vil sees af den under Bilag II givne Fremstilling, været Gjenstand for megen Tvivl og gjentagne Overveielser ikke alene af Selskabets Bestyrelse og dets Actionairer, hvem Sagen forelagdes paa flere Generalforsamlinger, men ogsaa af Regjeringen og andre Autoriteter, deriblandt navnlig Kjøbenhavns Communalbestyrelse.

Blandt de Alternativer, som havde været Gjenstand for Drøftelse, maa *foruden Planen til den nuværende Beliggenhed* særligt fremhæves *en Plan*, der gik ud paa at bibeholde den daværende Banegaard med Beliggenhed syd for Vesterbrogade som Centralbanegaard for de forskjellige Banelinier, saaledes at Nordbanen og dens Sidebane til Klampenborg førtes i Niveau over Vesterbrogade ved Frihedsstøtten, derefter forbi Vandværkets Filtre indtil Ladegaardsveien, over denne i Niveau, derfra paa en Dæmning langs Østsiden af Peblinge- og Sortedams Sø, passerende Nørrebrogade i Niveau, over sidstnævnte Sø til Triangelen paa Østerbro, derfra vest om lille Vibenshus og videre nordpaa, med Holdepladse ved Vesterbro, Nørre- og Østerbro, idet Tanken om at føre Nord- og Sidebanen ad en anden Vei fra Banegaarden, nemlig udenom Valdby eller et andet Punkt vest for Byen blev opgivet paa Grund af den større Forlængelse af Nord- og Sidebanen, en sliq Linie vilde bevirke. *En anden Plan*, der fremkom, gik ud paa Anlæg af en ny Centralbanegaard i Nærheden af den daværende Nørreport paa Glaciet mellem Nørrebro og Ladegaardsveien og med Beliggenhed mellem Nørrebroes vestre Allée, den daværende Fæstningsgrav og Farimagsveien.

Mod den førstnævnte Plan, der medførte den store Fordel af flere Berøringspunkter mellem Jernbanen og forskjellige Dele af Byen, talte, at derefter saagodtsom alle eller ialfald de vigtigste af Adgangsveiene til Hovedstaden i sammes umiddelbare Nærhed vilde blive overskaarne i Niveau af Jernbanelinier, der til Tider maatte ventes stærkt benyttede, til betydelig Ulempe for den almindelige Færdsel, hvorfor denne Plan

ogsaa stødte paa Modstand fra Communens Side, og om at føre Banen over eller under disse Adgangsveie kunde der efter de stedfindende Forhold af administrative og tekniske, ikke mindre end af økonomiske Hensyn vanskeligt blive Spørgsmaal. *Mod den anden Plan* talte dels, at, medens denne Banegaard unægteligt vilde komme til at ligge ikke blot centralt for Byen men ogsaa bekvemt for Nord- og Sidebanen, vilde dens Beliggenhed medføre en forholdsvis betydelig Forlængelse af Vestbanens Linier og altsaa fordyre Transporten paa disse, dels at det Terrain, hvorover der kunde disponeres til Banegaard paa dette Sted, paa Grund af de daværende fortificatoriske Forhold ikke vilde blive væsentligt (ikkun ca. $1\frac{1}{2}$ Td. Land) større end det Terrain, hvorover Selskabet kunde disponere Syd for Vesterbrogade*), uagtet Anlægget der vilde blive kostbarere ikke alene end Udvidelsen af Banegaarden syd for Vesterbrogade med Filialstation for Klampenborgtogene men ogsaa dyrere end den nuværende Banegaards Anlæg, foruden at Terrainets Benyttelse kun kunde skee under Forbehold fra Fæstningsvæsenets Side, som under visse Eventualiteter kunde blive byrdefulde for Jernbaneselskabet, hvortil kom, at denne Beliggenhed ikke ansaaes for heldig med Hensyn til en fremtidig Forbindelse mellem Banegaarden og Havnen.

Naar man herefter, med enstemmig Tilslutning fra alle deri interesserede Parters Side, valgte *den nuværende Beliggenhed for Kjøbenhavns Banegaard*, var dette formentligt, fordi den, ialfald efter de daværende Forhold, antoges paa en heldig Maade at løse Spørgsmaalet om en Centralbanegaards Beliggenhed, idet ingen af de derfra udgaaende Linier kom til at skjære Vesterbrogade eller andre Hovedadgangsveie til Byen i dennes umiddelbare Nærhed, ligesom man ved denne Flytning, uden væsentligt at forandre Beliggenhed ligeoverfor de forskjellige locale Interesser, der alt havde grupperet sig om den gamle Banegaard, eller lægge særlige Hindringer i Veien for Forbindelsen med Havnen, erholdt en saa betydelig Tilvæxt i Banegaards-terrain, at dette, efter de dengang herskende Anskuelse, ikke alene maatte ansees for rigeligt efter Datidens Forhold, men ogsaa antoges tilstrækkeligt til at møde en større fremtidig Trafik, en Antagelse, hvis Rigtighed synes bekræftet af Erfaringen fra de derefter følgende Aar.

Kjøbenhavns nuværende Banegaard, der delvis toges i Brug i 1863, nemlig som Udgangspunkt for Klampenborgbanen og Strækningen Kjøbenhavn — Lyngby, hvilke aabnedes for Trafiken, henholdsvis den 22de Juli og 1ste October s. A., toges fuldstændigt i Brug i Efteraaret 1864, efterat den nordsjællandske Jernbane i sin hele Udstrækning var aabnet for den almindelige Færdsel den 9de Juni s. A. og Expeditionen af Togene ad den vestsjællandske Jernbane var overført hertil. Banegaarden indtog da et Areal af ca. 22 Tdr. Land, hvoraf dog foreløbigt 1 à $1\frac{1}{2}$ Td. Land ikke benyttedes til egentlige Banegaardsformaal, men henlaae som Oplagspladse, der leiedes ud til Forsendere af visse grove Varer som Brænde, Mursten og Lignende, forsaavidt de ikke

*) Banegaardsterrainet syd for Vesterbrogade udgjorde ca. $12\frac{1}{4}$ Tdr. Land, medens Banegaards-terrainet ved Nørreport ikkun vilde komme til at udgjøre ca. $13\frac{3}{4}$ Tdr. Land.

indtoges af den for Selskabet exproprierede Eiendom Glacisholms Bygninger og disses nærmeste Omgivelser, for hvilke der foreløbigt ikke var Brug. Efterhaanden som der var Anvendelse for disse Arealer, indtoges de imidlertid til Banegaardens Brug, og senest i Aaret 1876 var ikke alene hele det nævnte Areal paa 1 à 1½ Td. Land inddraget under Banegaarden; men der var desuden af Hensyn til Anlægget af Dobbeltsporet mellem Kjøbenhavn og Roskilde erhvervet et mindre Areal paa ca. ¾ Td. Land, saa at Banegaardens Størrelse ved Udgangen af 1879 udgjorde ca. 23 Tdr. Land (nøiagtigt 328,600 □ Alen).

Paa Banegaarden fandtes ved dette Tidspunkt af Spor i Alt ca. 57,500 løbende Fod (eller ca. 2,4 Mil), hvoraf optoges af Sporforbindelser og døde Spor ca. 14,600 Fod, saa at der altsaa blev til Brug for den egentlige Trafik ca. 42,900 Fod, hvoraf maa regnes til Tjeneste for Persontrafiken ca. 14,600 Fod, for Varetrafiken ca. 14,100 Fod (nemlig dels Spor til Af- og Paalæsning ca. 9,900 Fod og dels Spor til Rangering ca. 4,200 Fod) samt til den indre Tjeneste ca. 14,200 Fod. Det bør imidlertid, for at give et fuldstændigt Billede af Banegaardens Omfang og Benyttelse, saaledes som denne inden kort Tid vil være, her tillige bemærkes, at der for Tiden i Tilslutning til Havnebanens Anlæg iværksættes en Udvidelse af Banegaarden ved Indtagelse af forskellige Grunde (de fhv. Westrupske, Kreaturhandler Josephsens og Landskabsmaler Kyhns Eiendomme samt en Del af Trommesalen og gl. Farimagsvei), hvorover Jernbanerne have erhvervet Eiendomsret. Ved Inddragelse af disse Arealer vil Banegaardens Terrain faae en Udvidelse i sydvestlig Retning, hvorved der tilføres selve Banegaarden en Udvidelse af 49,800 □ Alen, medens der tillige erhverves ca. 5,500 □ Alen, beliggende saaledes, at de nærmest bør forbeholdes til Bebyggelse til yderligere Fyldestgjørelse af Jernbaneformaal, hvorhos der ved Magelæg med Kjøbenhavns Commune om en Del af Vandværkets Filterareal samt Forlæggelse længer mod Vest af Forbindelsesveien mellem Vesterbrogade og Gl. Kongevei sker en hensigtsmæssig Arrondering af Banegaardens Terrain. Den omhandlede Udvidelse vil væsentligt komme Varetrafiken til Gode ved en Forøgelse af de tilstedeværende Godsspor og Indretning af et Varehus til af samme Størrelse som det for Tiden benyttede, medens det til Oplagsrum for Sæd interimistisk opførte Hus, der kun var tilladt benyttet i et kortere Tidsrum, vil blive nedbrudt, samt ved Indretning af de fornødne Localiteter for den paa Banegaarden stedfindende Kvægtrafik. Men ogsaa for Maskintjenesten vil der indvindes Lettelser ved denne Udvidelse, idet der, foruden en mindre Forøgelse af Spor, vil blive indrettet en Locomotivremise og et nyt Vognreparationsværksted. Af Spor vil der finde følgende Udvidelser Sted: Sporene for den indre Tjeneste ville blive forlængede med 270 løbende Fod til i Alt ca. 14,470 Fod. Sporene for Varetrafiken, der som anført udgjøre 14,100 løbende Fod, ville blive forøgede med 4,100 Fod til i Alt 18,200 Fod, hvoraf 11,282 Fod til Af- og Paalæsning og 6,918 Fod til Rangering. De egentlige Oplagsrum for Gods, der for Tiden udgjøre 7,387 □ Alen, ville blive udvidede med 3,944 □ Alen til i Alt 11,331 □ Alen, og Contoirerne for Godstrafik, Staldrum og Bolig for Betjente ved Godstrafiken,

der for Tiden indtage 1,906 □ Alen, ville blive udvidede med 364 □ Alen til i Alt 2,270 □ Alen. Disse Udvidelser og Anlæg antages at ville være gennemførte indtil Udgangen af 1881, og vil Banegaardens Størrelse da udgjøre ca. 27 Tdr. Land.

Da den nye Banegaard i 1864 toges i Brug, tjente den, saaledes som anført, som Udgangspunkt for de nord- og vestsjællandske Jernbaner samt Klampenborgbanen, hvilke Baners samlede Længde udgjorde 23½ Mil. I Slutningen af 1870 tilkom den sydsjællandske Jernbane, der vel indmunder i den vestsjællandske Bane ved Roskilde, men hvis Hovedtog dog udgaae fra og indkomme til Kjøbenhavns Station, og som aabnedes for Trafiken den 4de October s. A. Herved steg Banestrækningernes samlede Længde til 35½ Mil. Den 1ste Januar 1875 aabnedes den nordvestsjællandske Jernbane, hvorved Banernes samlede Længde steg til 46 Mil, og endelig er den 17de Juni 1879 Jernbanen til Frederikssund kommen til med 5 Mil, hvilke tvende Strækninger vel heller ikke udgaae fra Kjøbenhavn, men hvis Hovedtog dog udgaae fra og indkomme dertil, og den 1ste October 1880 Kjøbenhavns Havnebane med ca ½ Mil, saa at Banegaarden nu tjener som Udgangspunkt for Banestrækninger af ca. 51½ Mils Længde, hvoraf ca. 6 Mil er forsynet med Dobbeltspor.

Som Momenter, der i al Almindelighed kunne tjene til at illustrere Udviklingen af Trafiken paa Banegaarden, skulle vi, under Henviisning iøvrigt til de i Bilag VI (No. 1—11) indeholdte statistiske Oplysninger, anføre Følgende:

I efternævnte Aar nemlig: 1865, det første Aar, efterat Banegaarden var taget fuldstændigt i Brug, 1871, det første Aar efter Sydbanens Aabning, 1875, det første Aar efter Nordvestbanens Aabning, samt 1879, det sidste Aar, for hvilket fuldstændige Oplysninger foreligge, har Trafiken paa Banegaarden i det Hele været denne:

Til og fra Banegaarden afgik og ankom Reisende:

	paa Hovedbanen	paa Klampenborgbanen	I Alt	Progression (med Aaret 1864 som Enhed)	
	Personer	Personer	Personer	absolut	relativt (∞: i Forhold til Banelængden)
1865.....	638,083	467,984	1,106,067	1,557	1,049
1871.....	823,911	713,067	1,536,978	2,164	0,978
1875.....	1,217,271	1,070,597	2,287,868	3,221	1,131
1879.....	1,172,875	1,062,341	2,235,216	3,147	1,049

Til og fra Banegaarden befordredes Gods, Kjøretøier og Kreaturer:

	Centner i Alt	Progression (med Aaret 1858 som Enhed)	
		absolut	relativt (∞: i Forhold til Banelængden)
1865.....	1,946,236	2,204	1,383
1871.....	3,216,252	3,641	1,513
1875.....	5,756,325	6,517	2,090
1879.....	6,063,060	6,865	2,088

Det daglige Antal af de paa Banegaarden ankomne og afgaaende Tog har udviklet sig saaledes:

		paa Søgnedage	paa Helligdage (høist)
i 1865	ankom og afgik paa Banegaarden pr. Dag.....	34 Tog	78 Tog
i 1871	— — — — —	52 —	100 —
i 1875	— — — — —	64 —	169 —
i 1879	— — — — —	70 —	172 —

Af *Vogne* (Person- og Godsvogne) er der i Alt ankommet og afgaaet paa Banegaarden:

	Personvogne	Godsvogne	i Alt
i 1865	..... 86,642	37,026	123,668
i 1871	..... 120,374	63,057	183,431
i 1875	..... 167,693	101,038	268,731
i 1879	..... 180,645	105,030	285,675

Efter de Commissionen foreliggende Oplysninger har *den største aarlige Persontrafik*, efterat Banegaarden var taget i Brug, fundet Sted paa Banegaarden i 1876, da der i Alt expederedes af Reisende:

paa Hovedbanerne	paa Klampenborgbanen	i Alt	Progression	
			absolut	relativt
1,225,392	1,146,509	2,371,901	3,340	1,173

Af *Persontrafik, concentreret paa enkelte Dage*, maa den største antages at have fundet Sted paa de tvende Pintsedage den 4de og 5te Juni 1876. Der ankom og afgik paa disse 2 Dage tilsammen 90,400 Personer, til hvis Befordring ankom og afgik paa Banegaarden 1ste Pintsedag 1,632 og 2den Pintsedag 2,292 Personvogne.

Den største aarlige Godstrafik har fundet Sted i 1879 med de ovenfor anførte Qvanta.

Den mest concentrerede Godstrafik paa Banegaarden antages at have fundet Sted i October Maaned 1875, i hvilken Maaned der i Alt afgik og ankom paa Banegaarden 833,438 Centner eller i Gjennemsnit dagligt ca. 27,000 Centner.

Det *største Antal Godsvogne*, der paa *een Dag* er ankommet til og afgaaet fra Københavns Banegaard, udgjør 492 Stkr. (nemlig hver af Dagene den 27de og 30te October 1875), og det største Antal Godsvogne, som har henstaaet Natten over paa Banegaarden, har udgjort 417 Stkr. (nemlig Natten mellem den 17de og 18de December 1879), i Gjennemsnit hver indtagende ca. 30 løbende Fod Spor, eller i Alt 12,500 Fod Spor, saa at ikke alene de for Varetrafiken hertil bestemte Spor paa 9,900 løbende Fod vare fuldstændigt optagne; men ogsaa andre Spor, hvorfra Af- og Paalæsning ikke kunde skee, maatte benyttes til disse Vogne.

Om tilsvarende Forhold paa andre Banegaarde af lignende Omfang skulle vi, dog mere som supplerende og anskueliggjørende Oplysning, end fordi vi troe deraf at kunne uddrage bestemte Resultater, endvidere anføre:

De jydsk-fyenske Statsbaners Station ved Aarhus indtager et Areal af ca. 20 Tdr. Land. Trafiken her har i Driftsaaret 18⁷⁶/₇₇, i hvilket Aar, ifølge en fra bemeldte Baners statistiske Contoir meddelt Oplysning af 29de Januar 1879, indtil da den største Trafik havde fundet Sted paa denne Station, udgjort af ankommende og afgaaende Reisende i Alt 351,770 og af ankommet og afgaaet Gods 2,297,132 Centner.

De svenske Statsbaners Banegaard ved Malmø er ca. 20 Tdr. Land stor. Hertil er i 1877 ankommet og afgaaet 362,512 Personer og 3,189,494 Centner Gods.

Paa samme Baners Station ved Gøteborg, der har et Areal af ca. 23 Tdr. Land, er i 1877 ankommet og afgaaet i Alt 268,159 Personer og 9,389,175 Centner Gods.

Paa Stockholms tvende Statsbanegaarde af samlet Areal ca. 24 Tdr. Land er i 1877 ankommet og afgaaet tilsammen 554,246 Personer og 4,608,204 Centner Gods.

Paa Hoved- og Smaalensbanens Fællesstation i Christiania, hvis Areal udgjør ca. 55¹/₂ Td. Land, er i Driftsaaret 18⁷⁹/₈₀ ankommet og afgaaet tilsammen 394,869 Personer og 6,460,791 Centner Gods foruden 9,248 Stkr. levende Dyr, Kjøretøier og Lignende.

Paa Drammensbanens Station i Christiania, hvis Areal udgjør ca. 19 Tdr. Land, er i Driftsaaret 18⁷⁸/₇₉ ankommet og afgaaet tilsammen 526,000 Personer og 1,073,000 Centner Gods (dog herunder ikke indbefattet Ilgods, levende Dyr og Kjøretøier, hvorom Oplysning savnes).

Mellem de fleste af de her nævnte Stationer og de i Forbindelse dermed staaende Havne er der derhos Havnespor, der i forholdsvis stor Udstrækning benyttes til Af- og Paalæsning af Gods og saaledes bidrage til at lette Trafiken paa selve Banegaardene. Desuden har man for enkelte af disse Stationers Vedkommende reserveret Arealer til yderligere Udvidelse, nemlig for Gøteborgs Banegaard ca. 11 Tdr. Land og for den ene af Stockholms ca. 4 Tdr. Land.

Det er imidlertid, som foran antydet, ikke vor Mening, at der af de her meddelte Oplysninger om, hvilke Arealer der andetsteds benyttes til en til Kjøbenhavns Banegaards Trafik svarende eller ringere Trafik, skulde kunne drages nogen sikker Slutning, med Hensyn til hvad der kan eller bør kunne expederes paa en Banegaard, idet de forskjellige Driftsforhold og andre særlige Momenter, der ere tilstede for een Banegaard men ikke for andre, i høi Grad vanskeliggjøre en Sammenligning.

Forsaavidt det dernæst skulde synes, at der af den *Udvikling af Trafiken*, som maatte have fundet Sted paa disse eller andre Landes Banegaarde, skulde kunne drages nogen Slutning, der kunde bidrage til Besvarelsen af det os stillede Spørgsmaal om, hvorvidt der i de næste 15 à 20 Aar vil blive Trang til en Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard, og man i saa Henseende maatte ville fæste sit Blik paa den Udvikling,

der har fundet Sted i Lande, der i Henseende til Jernbaneforhold ere gaaede *forud* for Danmark, og hvor allerede for længere Tid siden Benyttelsen af Transportmidlerne maa antages at have ordnet sig paa en saa fast Maade, at man har kunnet vinde et Grundlag for Bedømmelsen af de Virkninger, som Forholdenes videre Udvikling vil medføre, da er herved at mærke, at Forholdene i de store Lande med disses betydelige Handel og Omsætning, som netop har bevirket, at Trangen til Jernbaner her har yttret sig længe førend i Danmark, ere saa afvigende fra vore mere beskedne Forhold, at de Love for Udviklingen, som muligt maatte kunne udledes af Jernbanetrafiken i hine Lande, vanskeligt vilde kunne finde Anvendelse paa Udviklingen herhjemme, og selv de Resultater, som maatte kunne uddrages af Trafikens Udvikling i vore nordlige Nabolande, hvor dog Omsætningens Omfang er mere commensurabel med vore Forhold, vilde næppe blive paalidelige, thi de Forhold, der i det Væsentlige betinge Udviklingens Hastighed og Omfang hos os og særligt da med Hensyn til Kjøbenhavns Banegaard, ere af en saa eiendommelig Beskaffenhed, at man let udsætter sig for alvorlige Feilslutninger, naar man fra den Trang til Udvidelse, som har vist sig paa andre Byers Banegaarde, vil drage Slutninger med Hensyn til, hvilken Trang der kan ventes at ville indtræde paa den kjøbenhavnske. Kjøbenhavn kan med Hensyn til Samfærdselsforhold ad Jernbanerne kun betragtes som Centrum for et forholdsvis mindre Omraade, for den største Del kun for *Sjælland*; men den sjællandske Befolknings Production er ikke i stærk Stigen, ligesom selve Befolkningen heller ikke tiltager stærkt, og den søger kun indenfor snævrere Grændser sine Producter førte ad Jernbane, for at afsættes i Kjøbenhavn, da der over hele Øen er saamange Udskebingssteder, hvor en Del af Producterne omsættes. Med *Landets øvrige Dele* saavel som med *Udlandet* er Trafiken ad Jernbane forholdsvis ringe, saaledes *tilløres* der fra Steder udenfor Sjælland ikkun en mindre Del af Banegaardens *Persontrafik*, nemlig ca. $\frac{1}{8}$ af de Personer, der ankomme dertil (Klampenborgbanen ikke medregnet). Der *ankom* (med den anførte Undtagelse for Klampenborgbanens Vedkommende) *til* Kjøbenhavns Banegaard:

i 1878 fra sjællandske Stationer	493,062	Reisende
fra Steder udenfor Sjælland.....	70,229	do.

I Alt... 563,291 Reisende

i 1879 fra sjællandske Stationer	514,836	Reisende
fra Steder udenfor Sjælland.....	71,948	do.

I Alt... 586,784 Reisende

Antallet af de Personer, der *fra* Kjøbenhavns Banegaard afgaae til Udlandet eller indenlandske Stationer udenfor Sjælland, staaer i et lignende Forhold til hele Antallet.

Fra Kjøbenhavns Banegaard *afgik der* (Klampenborgbanen ikke medregnet):

i 1878 til sjællandske Stationer.....	498,002	Reisende
til Steder udenfor Sjælland.....	67,409	do.

I Alt... 565,411 Reisende

i 1879 til sjællandske Stationer.....	518,045	Reisende
til Steder udenfor Sjælland.....	68,046	do.
	<hr/>	
I Alt...	586,091	Reisende.

Den direkte Befordring af *Gods* mellem Københavns Banegaard og danske Steder udenfor Sjælland eller fremmede Steder staaer i et endnu ringere Forhold til den Godsmængde, der i det Hele befordres til eller fra Københavns Banegaard. Den udgjør nemlig ikkun henved $\frac{1}{16}$ à $\frac{1}{14}$ af hele Godsmængden.

Saaledes expederedes *til og fra* Københavns Banegaard:

1878 som ankommet fra sjællandske Stationer	3,346,625	Centner
» afgaaet til do. do.	1,788,315	—
	<hr/>	
	5,134,940	Centner
» ankommet fra Steder udenfor Sjælland	170,444	Centner
» afgaaet til do. do.	160,376	—
	<hr/>	
	330,820	—
	<hr/>	
I Alt...	5,465,760	Centner
	<hr/>	
1879 som ankommet fra sjællandske Stationer	3,600,447	Centner
» afgaaet til do. do.	2,041,169	—
	<hr/>	
	5,641,616	Centner
» ankommet fra Steder udenfor Sjælland	210,989	Centner
» afgaaet til do. do.	210,355	—
	<hr/>	
	421,344	—
	<hr/>	
I Alt...	6,062,960	Centner

De Godsmængder, som særligt ad Jernbanerne føres til eller fra København, udgjøre en forholdsvis mindre Del af den Vareomsætning, der i det Hele finder Sted i denne By, hvilket alene kan forklares ved, at Byens commercielle Liv i saa væsentlig Grad er knyttet til dens Betydning som Søhandelsstad. Dette viser sig navnlig, naar man sammenligner den Godsmængde, som til- eller fraføres Byen gennem Havnen, med den, som til- eller fraføres den pr. Jernbane. I Aaret 1877 er der saaledes, ifølge Tabelværk til Københavns Statistik No. 3, S. XXXII, og Tabel XXI, S. 128, indført til København:

ad Søveien fra fremmede Steder	16,710,074	Centner
» do. fra de danske Provindser.....	2,477,094	—
	<hr/>	
Tilsammen	19,187,168	Centner

og udført fra København:

ad Søveien til fremmede Steder	4,234,504	Centner
ad do. til de danske Provindser.....	2,326,387	—
	<hr/>	
Tilsammen	6,560,891	Centner

I Alt altsaa ad Søveien ind- og udført	25,748,059 Centner
men i det samme Aar blev der i det Hele ikkun tilført Kjøbenhavns Banegaard	3,236,612 Centner
og afsendt fra Kjøbenhavns Banegaard.....	2,082,085 —

I Alt... 5,318,697 Centner

Altsaa er i dette Aar omtrent $\frac{5}{6}$ af den Godsmængde, som ad Søvei og Jernbane er til- og fraført Kjøbenhavn, bleven befordret ad Søveien og kun omtrent $\frac{1}{6}$ ad Jernbanen.

Naar det altsaa herefter maa erkjendes, at Kjøbenhavns Betydning som Handelsstad væsentligt er knyttet til dens Havn, at den ad Jernbane kun ind- og udfører en mindre Del af de Varer, som den enten selv forbruger eller omsætter, at den for den overveiende Del ikkun har til Opland Sjælland, en Ø, hvis Størrelse kun er ca. 133 □ Mil, hvis Befolkning ikkun udgjør ca. $\frac{1}{2}$ Million Mennesker, og som har en Mængde Omsætningssteder, at Kjøbenhavns Omsætning med de andre danske Provindser ikke er stor og i ethvert Tilfælde kun i forholdsvis ringere Grad skeer ad Jernbane, og endelig at Byen, ialfald under de bestaaende Forhold, ikkun i ringere Grad benyttes som Station for Gods, der i Transit forsendes pr. Jernbane mellem Sverig og Tydskland, vil det sees, at der vanskeligt vil findes noget andet Sted, som frembyder blot nogenlunde tilsvarende Forhold, og at det derfor vilde være betænkeligt, fra den Udvikling af Trafik, som har fundet Sted ved fremmede Byer af lignende Betydning, at ville drage nogen Slutning om, hvorledes Forholdene kunne ventes at ville udvikle sig her.

Derimod maa Opgaven være den at undersøge, om der af *selve den Udvikling, som hidtil har fundet Sted* paa de sjællandske Jernbaner, dels naar hensees til *Virkningerne af nye tilkomne Linier* og dels paa Grund af den jevnt *fremskridende Benyttelse af de i Gang værende Linier*, maatte kunne uddrages Resultater, som kunne veilede ved Besvarelsen af det Commissionen stillede Hovedspørgsmaal.

Hvad angaaer Virkningen af *Banennettets Udvidelse* ved Aabning af nye Strækninger for Driften, er det imidlertid en Erfaring, at Tilkomsten af nye Strækninger, ingenlunde forøger Trafiken i et Omfang, der *staaer i Forhold til* Tilvæksten i Banennettet. Dette, der finder sin Forklaring i, at det først er efterhaanden, at Tanken om de nye Baners Benyttelse som en naturlig Bevægelsesfactor ret gaaer ind i Folkebevidstheden, vil sees af en Sammenligning imellem de Aar, som gaae nærmest forud for og følge nærmest efter nye Strækningers Aabning, saaledes t. Ex. Aarene før og Aarene efter, henholdsvis den sydsjællandske og nordvestsjællandske Jernbanes Aabning.

Til og fra Kjøbenhavns Banegaard expederedes saaledes:

	R e i s e n d e			G o d s
	paa Hovedbanerne	paa Klampenborgbanen	I Alt	I Alt
i 1869	725,433	655,984	1,381,417	2,688,452 Centner
i 1871	823,911	713,067	1,536,978	3,216,252 —
Tilvæxt	98,478	57,083	155,561	527,800 Centner

svarende til en Tilvæxt af Banecomplexet fra $23\frac{1}{2}$ til $35\frac{1}{2}$ Mil med 12 Mil, eller procentvis udtrykt en Fremgang af Reisende med 11,3 % (eller Trafiken ad Klampenborgbanen fraregnet 13,6 %) og af Gods med 19,6 % mod en Tilvæxt i Milelængde af 51,1 %.

Paa Kjøbenhavns Banegaard expederedes endvidere:

	R e i s e n d e		G o d s	
	paa Hovedbanerne	paa Klampenborgbanen	I Alt	I Alt
i 1874....	1,085,866	962,205	2,048,071	4,858,793 Centner
i 1875....	1,217,271	1,070,597	2,287,868	5,756,325 —

Tilvæxt... 131,405 108,392 239,797 897,532 Centner,
svarende til en Tilvæxt i Banenettet af $10\frac{1}{2}$ Mil, nemlig fra $35\frac{1}{2}$ Mil til 46 Mil, eller procentvis udtrykt en Fremgang af Reisende med 11,7 % (eller Trafiken paa Klampenborgbanen fraregnet 12,1 %), af Gods med 18,5 % mod en Tilvæxt i Milelængde af ca. 30 %.

Et lignende Resultat fremgaaer af de Oplysninger, som de til Bilag VI hørende Tabeller No. 1 og 2 give om den progressive Tilvæxt. Medens for Persontrafikken den *relative* Progression for samtlige Baner i 1869 udgjør 1,310, daler den i 1871 til 0,978, og fra 1,304 i 1874 daler den i 1875 til 1,131. For Godstrafikens Vedkommende daler den *relative* Progression fra 1,911 i 1869 til 1,513 i 1871, og fra 2,286 i 1874 til 2,090 i 1875. *Absolut* set medfører imidlertid naturligvis Aabningen af nye Strækninger og Inddragelsen af nye Omraader under Banenettet altid endogsaa oieblikkelig, endsige da senere, Tilvæxt i Trafiken. Saaledes stiger for Personernes Vedkommende den *absolute* Progression fra 1,945 i 1869 til 2,164 i 1871 og fra 2,884 i 1874 til 3,221 i 1875, og for Godsets Vedkommende fra 3,044 i 1869 til 3,641 i 1871 og fra 5,501 i 1874 til 6,517 i 1875, og Tilkomst af nye Baner, udmundende paa Kjøbenhavns Banegaard, vil saaledes altid strax ved deres Fremkomst være af nogen Indflydelse med Hensyn til Fordringen om forøget Plads paa denne Banegaard, hvorfor denne Factor nødvendigvis maatte medtages i Beregningen med Hensyn til Udvidelsen af Banegaarden, forsaavidt der forelaae nogen Sandsynlighed for deslige nye Anlæg; men saavidt Commissionen skjønner, kunne betydeligere Anlæg af nye Baner, som staae i Forbindelse med Kjøbenhavn, næppe ventes i en nærmere Fremtid. Vel er det ikke usandsynligt, at Anlægget af en directe Kystbane mellem Kjøbenhavn og Helsingør, Aabningen af en ny Hovedroute med Udlandet over Gjedser—Warnemünde, samt Etablering af Dampfærgeforbindelser med Sverig over Øresund eller med Fyen over Storebelt eller Falster over Masnedø og andre lignende Anlæg, forsaavidt de maatte blive gennemførte, kunne medføre en Forøgelse af Trafiken paa Kjøbenhavns Banegaard; men dels er det tvivlsomt, hvorvidt en saadan Forøgelse vilde blive af særdeles væsentlig Betydning, og dels er det endnu saa uvist, hvorvidt, naar og i hvilket Omfang saadanne Anlæg ville komme til Udførelse, at der vanskeligt har kunnet tages Hensyn hertil ved Commissionens Overveielser. Derimod vilde muligvis andre Anlæg, om hvilke der kunde blive Spørgsmaal, saasom en Bane mellem Roskilde og Hillerød eller mellem Nestved

og Slagelse eller Ringsted eller mellem disse Punkter og Nordvestbanen, endog kunne bidrage til at bortlede en Del af den nuværende Trafik fra Kjøbenhavn.

Medens der altsaa af de her berørte Momenter intet Bestemt lader sig udlede med Hensyn til Besvarelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt Banegaarden i de nærmeste 15 à 20 Aar maa antages at blive utilstrækkelig, skulde det synes, *at selve den Udvikling, som har fundet Sted i Benyttelsen af de bestaaende Baner*, kunde afgive et Hovedmiddel til at danne sig et Skjøn i den omspurgte Henseende, og det maatte da navnlig ligge nær at søge at danne sig en nøiagtig Forestilling om Udviklingen paa Banerne i et vist Tidsrum, navnlig da de sidste 10 Aar, for deraf at drage Slutninger med Hensyn til Udviklingens Maal i et tilsvarende fremtidigt Tidsrum; men her møder den Vanskelighed, at de sjællandske Jernbaner i Løbet af de sidste 10 Aar i væsentlige Henseender ere forandrede. Der er i dette Tidsrum, som ovenfor anført, anlagt 3 nye Baner, Sydbanen, Nordvestbanen og Frederikssundbanen, og til Sydbanen har sluttet sig et fremmed Baneanlæg, den østsjællandske Jernbane, medens en anden fremmed Bane, Gribskovbanen, er anlagt i Tilslutning til Nordbanen. Disse Udvidelser af Banenettet ere skete til forskjellige Tidspunkter i Løbet af de sidste 10 Aar, og det vil heraf være klart, dels at man ikke kan bedømme Trafikforholdenes Udvikling paa Kjøbenhavns Banegaard alene ved at sammenligne Færdselens Omfang i 1869 med dens Omfang i 1879, dels at man ikke af en saadan Sammenligning kan drage nogen Slutning med Hensyn til den sandsynlige Udvikling i de næste 10 Aar, medmindre man kunde forudsætte, at en lignende Udvidelse af Banenettet vilde finde Sted i det følgende Decennium, hvad efter det ovenfor Anførte jo ikke tør antages.

Udgangspunktet synes derfor at maatte erhverves ved en Sammenligning af, hvad der tilførtes og fraførtes Kjøbenhavns Banegaard i 1869, med hvad der til- og fraførtes den i 1879 *fra og til de samme Banestrækninger*, som allerede bestode og gennem flere Aar havde været i Drift i 1869, nemlig den vestsjællandske og nord-sjællandske Jernbane (idet dog Klampenborgbanens Persontrafik holdes udenfor Beregningen).

I 1869 tilførtes der Kjøbenhavns Banegaard af *Reisende*:

fra Stationer paa Nordbanen	191,592
» do. » Vestbanen.....	171,668
	Er... 363,260

Der førtes *fra* Kjøbenhavns Banegaard af *Reisende*:

til Stationer paa Nordbanen.....	192,051
» do. » Vestbanen	170,122
	Er... 362,173

Tilsammen for begge Baner... 725,433

I 1879 tilførtes Københavns Banegaard af Reisende:

fra Stationer paa Nordbanen	244,358
» do. » Vestbanen	203,829
	<hr/>
Er...	448,187

og fra Københavns Banegaard:

til Stationer paa Nordbanen	246,511
» do. » Vestbanen	201,981
	<hr/>
Er...	448,492

Tilsammen for begge Baner... 896,679

Stigningen i de 10 Aar er altsaa 23,6 % for Personer. Den har været kjendelig stærkere paa Nordbanen end paa Vestbanen, nemlig 27,9 % mod 18,7 %.

I 1869 tilførtes der Københavns Banegaard af Gods:

fra Stationer paa Nordbanen	520,117,5	Centner
» do. » Vestbanen	1,215,757,5	—
	<hr/>	
Er...	1,735,875	Centner

og fratørtes:

til Stationer paa Nordbanen	267,744,5	Centner
» do. » Vestbanen	684,832,5	—
	<hr/>	
Er...	952,577	Centner

Tilsammen for begge Baner... 2,688,452 Centner

I 1879 tilførtes der Københavns Banegaard af Gods:

fra Stationer paa Nordbanen	1,352,090,7	Centner
» do. » Vestbanen	1,461,422,6	—
	<hr/>	
Er...	2,813,513,3	Centner

Der førtes fra København af Gods:

til Stationer paa Nordbanen	491,038,2	Centner
» do. » Vestbanen	886,389,1	—
	<hr/>	
Er...	1,377,427,3	Centner

Tilsammen for begge Baner... 4,190,940,6 Centner

Stigningen i de 10 Aar er altsaa 55,9 % for Godset. Den har i endnu høiere Grad end for Personerne været stærkere paa Nordbanen end paa Vestbanen, nemlig 133,9 % paa Nordbanen mod 23,5 % paa Vestbanen. Den har været stærkere for det Gods, som er ført *til* København, for hvilket den har udgjort 62,1 %, end for det, som er ført *fra* København, for hvilket den har udgjort 44,6 %.

I 1879 har *Trafiken mellem Københavns Banegaard og samtlige andre Stationer* paa de sjællandske Jernbaner (heri indbefattet hvad der har været indskrevet til Befordring til eller fra Steder udenfor disse, dog Klampenborgbanens Stationer for Persontrafikens Vedkommende fremdeles ikke medregnede) været følgende:

<i>Til</i> København befordredes i det Hele	586,784	Reisende
og <i>fra</i> København i det Hele	586,091	—

Tilsammen... 1,172,875 Reisende.

<i>Til</i> København befordredes i det Hele af Gods	3,811,537	Centner
og <i>fra</i> København i det Hele	2,251,523	—

Tilsammen... 6,063,060 Centner,

hvertil dog, da Frederikssundbanen blev aabnet omtrent midt i 1879, maa gjøres et Tillæg af ca. $\frac{1}{2}$ Aars Trafik paa denne Bane, og Standpunktet ved Begyndelsen af Aaret 1880 vil da kunne sættes saaledes:

Personbefordringen 1,240,000 Personer, af hvilke omtrent Halvdelen til og Halvdelen fra København.

Godsbefordringen 6,240,000 Centner, af hvilke henved $\frac{2}{3}$ til og $\frac{1}{3}$ fra København.

Hvis man herefter tør gjøre Regning paa, at Persontrafikken mellem samtlige Hovedbaner og København indtil Udgangen af 1889 atter vil stige med 23,6 % (o: den for Persontrafikken med Nord- og Vestbanens Stationer beregnede Tilvæxtprocent for Tiaaret 1869—79), da vilde den i dette Aar naae op til ca. 1,532,000 Reisende, af hvilke den ene Halvdel, 766,000, vilde afgaae fra og den anden Halvdel ankomme til Københavns Banegaard, og hvis det turde paaregnes, at Godsbefordringen steg med 55,9 % (o: den for Godstrafikken med Nord- og Vestbanens Stationer beregnede Tilvæxtprocent for Tiaaret 1869—79), da vilde den i 1889 udgjøre ca. 9,730,000 Centner, af hvilke omtrent 6,480,000 Centner vilde tilføres og 3,240,000 fraføres den.

Mod denne Beregning kan imidlertid allerede fremsættes den Indvending, at den Stigning, som i Aarene 1869—79 har fundet Sted paa Jernbanerne hverken med Hensyn til Befordringen af Personer eller Transport af Gods, har været *jævn*. Der har været et Maximum omtrent midt i Perioden, fra hvilket en Nedgang har fundet Sted til henimod Periodens Slutning, og det vil derfor være nødvendigt paa dette Punkt at søge at anbringe en Correction, saavidt man dertil maatte være i Stand.

I Aaret 1875 er der nemlig imellem Københavns Station paa den ene Side

og samtlige Stationer paa Nord- og Vestbanen paa den anden Side i det Hele befordret	999,699	Reisende
men da der i 1869 mellem de samme Stationer blev befordret 725,385 Reisende og i 1879 896,689 Reisende, skulde der under Forudsætning af en jævn Stigning fra 1869—1879 i Aaret 1875 kun have været at befordre... ..	828,167	—
	Forskjel...	171,532 Reisende.

som er 20,7 % af det sidstanførte Tal.

Endvidere er der i Aaret 1875 imellem Københavns Station og samtlige Stationer paa Nord- og Vestbanen i det Hele befordret af Gods 4,275,422 Centner. men da der i 1869 mellem de samme Stationer blev befordret 2,688,452 Centner og i 1879: 4,190,940 Centner, skulde der, under Forudsætning af en jævn Stigning fra 1869—79, i Aaret 1875 ikkun have været at befordre	3,589,945	—
	Forskjel...	685,477 Centner.

som er 19 % af det sidst anførte Tal.

Det i 1875 saaledes indtraadte Maximum betegner altsaa en Stigning af 20,7 % for Personernes og 19 % for Godsets Vedkommende ud over, hvad en jævn Stigning vilde have medført; og da en saadan overordentlig Stigning i et enkelt eller flere Aar ligesaavel vil kunne indtræde i en følgende Periode som i en tidligere, maa man, for at dømme om, hvad man muligt bør være fattet paa i 1889, lægge en tilsvarende pro Cent til den Trafik, som er beregnet for dette Aar.

Resultatet af den anstillede Beregning bliver da den, at man herefter maatte være beredt paa i 1889 at kunne befordre mellem samtlige nu eksisterende Jernbanestationer (excl. dog Klampenborgbanens Persontrafik) og Københavns Banegaard et Antal af omtrent 1,850,000 Personer og 11,580,000 Centner Gods, Befordringerne til og fra København sammenlagte.

Der vil næppe herimod kunne reises den Indvending, at de sjællandske Jernbaners Opland ikke vil være tilstrækkeligt til at afføde en saadan Udvikling, thi naar Nordbanen i 1869, da den kun udgjorde omtrent $\frac{1}{3}$ af det da udførte Banenet, allerede besørgede over Halvdelen af Persontrafiken mellem Københavns og samtlige da oprettede Stationer (med Undtagelse af Klampenborgbanens) og ca. $\frac{1}{3}$ af Godstrafiken og i 1879, da den omtrent udgjorde $\frac{1}{6}$ af det hele Banenet, fremdeles besørgede omtrent Halvdelen af den hele Persontrafik og henved $\frac{1}{3}$ af den hele Godstrafik mellem København og de øvrige Stationer, tør heraf vistnok udledes, at, naar de sammenlagte Linier have faaet tilstrækkelig Tid til at udøve den tilbørlige Indflydelse paa det hver af dem nærmest berørende Opland, vil der Intet være til Hinder for, at en forholdsvis meget betydelig Udvikling af Trafiken mellem dem og København kommer til at finde Sted ad Jernbanen.

Derimod kan der mod de Resultater, der ere uddragne af den ovenfor anstillede Beregning, med Rette indvendes, at disse maa ansees for mindre paalidelige af den Grund, at en væsentlig Del af Forudsætningerne for samme, nemlig de udfundne Tal for Udviklingen af Trafiken mellem Vestbanens Stationer og Kjøbenhavn, ikke kunne ansees for at angive den Udvikling, som vilde have fundet Sted imellem disse Stationer og Kjøbenhavn, hvis Udviklingen var sket uden Indflydelse paa Trafiken af nye Anlæg, eller med andre Ord, fordi Tallene ikkun angive Trafiken til og fra de nævnte Stationer men ikke til og fra disses *uforandrede Opland*, hvilket er det, det strengt taget kommer an paa, thi de i Tiaarets Løb anlagte Baner, Syd- og Nordvestbanen, der for en Del betjene det samme Opland som Vestbanen, have som en Følge heraf berøvet de paagjeldende Vestbanestationer en ikke ringe Del af deres Trafik, og Omfanget af den Trafik, som *virkelig* har fundet Sted til og fra disse Stationer i det omhandlede Tidsrum og har fundet sit Udtryk i de ovenangivne Tal, maa derfor *være ringere, end den vilde været, saafremt disse nye Anlæg ikke vare komne til*. Denne Omstændighed indeholder formentlig ogsaa ialfald delvis Forklaringen til det Factum, at Trafiken imellem Kjøbenhavn og Vestbanens Stationer i Tiaaret før 1869 har været i større Stigen end i Tiden fra 1869—79, om end dette muligvis ogsaa lader sig, ialfald for en Del, forklare af den Antagelse, at Trafiken vistnok i Almindelighed tiltager i *forholdsvis* større Grad i det ved Banens Aabning nærmeste Tiaar end i det efterfølgende. Det har saaledes vist sig, at i Aaret 1859 ankom til Kjøbenhavns Banegaard fra Vestbanens Stationer..... 131,681 Reisende og afgik fra Kjøbenhavn til Vestbanen..... 128,566 —

Tilsammen... 260,247 Reisende
 medens Trafiken imellem de samme Stationer, som ovenfor vist, i 1869
 udviser et Antal af..... 341,790 Reisende
 o: en Stigning fra 1859 til 1869 af 31,3 % medens Stigningen for 1869—79 efter den
 ovenfor opgjorte Beregning ikkun bliver 18,7 %.

Godstrafiken i 1859 imellem Kjøbenhavn og Vestbanens Stationer udviser følgende Tal:

Ankommen til Kjøbenhavn	583,882 Centner
afgaaet fra do.	256,503 —

Tilsammen... 840,385 Centner

mod i 1869, som ovenfor vist, en Godsmængde af 1,900,590 Centner
 o: en Stigning fra 1859—69 af 126,2 % medens Stigningen fra 1869—79 ikkun er be-
 regnet til 23,5 %.

At anbringe en blot nogenlunde paalidelig Correction paa det her fremdragne Punkt af Beregningen er imidlertid vistnok ikke gjørligt. Det maa som anført bestemt antages, at Stigningen af Trafiken mellem Kjøbenhavn og Vestbanens Stationer for 1869—79 vilde *været større end ovenfor udfundet*, hvis der ikke var sket den ved Syd- og Nordvestbanens Anlæg bevirkede Formindskelse i Vestbanens Opland, men hvor meget større,

lader sig ikke bestemme. Det er muligt, at den Omstændighed, at Stigningen i 2det Tiaar maaske tør antages at være mindre end i 1ste Tiaar, hvilket da ogsaa vil virke forringende paa den antagne Stigning i 2det Tiaar for Nordbanens Vedkommende, ialfald delvis vil veie op mod det omhandlede uberegnelige Tillæg til Stigningstallet for Trafiken mellem Kjøbenhavn og Vestbanens Stationer og altsaa virke corrigerende paa dette, men i hvilket Omfang, er det ikke muligt at sige.

Med Hensyn altsaa til den Slutning, som man maatte ville drage fra den Udvikling, som har fundet Sted i det sidst forløbne Tiaar, til den, som vil finde Sted i de næste 10 Aar, fremgaaer det saaledes af det her Fremsatte, at, naar det ovenfor er antaget, at man maa være forberedt paa i 1889 at expedere paa Kjøbenhavns Banegaard 1,850,000 Personer (foruden Klampenborgbanens Passagerer) og 11,580,000 Centner Gods, *saa er dette sandsynligvis for lidt*. Antallet af Personer og Mængden af Gods vil rimeligvis blive større, men hvormeget lader sig ikke bestemme. Det kan vel ikke benægtes, at der ved uforudsete Omstændigheder kan bevirkes en mindre Fremgang end her forudsat, ja muligvis endog en Tilbagegang, men naar der hensees til Forholdene i det Hele, og naar det betænkes, at i de 10 Aar fra 1869—79 er Kjøbenhavns Befolkning steget med omtrent 30%, Skatteydernes ved Skatteansættelsen antagne Indtægt med omtrent 50 % og det samlede Beløb af Vægten af det mellem Kjøbenhavn og Udlandet, være sig pr. Jernbane eller pr. Skib, forsendte Gods fra 1867—77 steget med henved 100 %, tør man dog vistnok gjøre Regning paa, at, naar blot Havnebekvemmelighederne vedblive at udvikle sig, som i den senere Tid, synes der al Grund til at antage, at Fremgangen vil være en saadan, at der ikke med Føie kan reises Indvendinger mod, ved Overveielser af Banegaardens Evne til at tilfredsstille Fremtidens Krav paa Plads, ialfald foreløbigt at gaae ud fra, at der efter Forløbet af Tiaaret 1879—89 *i det Mindste* vil findes en Trafik paa Kjøbenhavns Banegaard som den foran beregnede.

Til Bedømmelse af, hvorvidt Kjøbenhavns Banegaard har den fornødne Plads til at rumme en saadan Udvikling af Trafiken, vil det, som ovenfor bemærket, paa Grund af de for hver enkelt Banegaard særlige Forhold være af mindre Nytte at foretage en Sammenligning med, hvilke Arealer der benyttes af Banegaarde andetsteds, men man vil nærmest være henvist til at søge at bygge paa de Erfaringer, som ere gjorte paa Kjøbenhavns Banegaard selv i Løbet af det sidste Tiaar, og Undersøgelsen deler sig da naturligt i en Betragtning af, hvorledes Forholdene have stillet sig paa den for Persontrafik beregnede Del af Banegaarden og paa den for Godstrafik beregnede Del.

Ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om *Personbanegaardens* Størrelse maa der tages Hensyn saavel til Størrelsen og Antallet af de Ventesele m. m., hvori de Reisende samles forinden Indstigningen i Vognene eller efter Udstigningen af disse, som til Udstrækningen og Antallet af de Perroner og Spor, hvorfra Togene ekspederes. Afgaae eller ankomme disse med saadanne Mellemrum, at der ikke *samtidigt* behøver at samles flere Reisende end et saadant Antal, som kan befordres til eller fra *eet* Tog, saa at ikkun eet saadant behøver at holde færdigt til Afgang eller kjøre for til Ankomst ved Perronen,

hvorfra de Reisende kunne indstige i eller udstige af Togene, afgiver Kjøbenhavns Personbanegaard for Tiden omtrent Plads til at fyldestgjøre tarvelige Fordringer; men naar Frekventsen og Antallet af Tog voxer saaledes, at de maa afsendes og modtages med kortere Mellemlum, navnlig kortere end ca. $\frac{1}{2}$ Time, saa at flere Togs Reisende paa eengang samles i Ventesalene og flere Tog omtrent samtidigt maa besættes til Afgang eller tømmes efter Ankomst, ere de tilstedeværende Localiteter utilstrækkelige. Det Tidspunkt, da dette vil være Tilfældet er omtrent naaet, og i Tilfælde af saadanne mindre Uregelmæssigheder i Togenes Afgang og Ankomst, som ikke ganske kunne undgaaes, ere allerede nu Localiteterne saavel Ventesale m. v. som Perroner og Spor selv under ordinaire Forhold utilstrækkelige. Vel har det været muligt under extraordinaire Forhold, selv med de nuværende Anlæg at expedere et meget større Antal Reisende end det ordinaire, saaledes f. Ex. paa de tvende Pintsedage 1876, da Persontrafiken paa Kjøbenhavns Banegaard naaede sit Maximum, og der fra og til Kjøbenhavns Banegaard, som tidligere anført, befordredes 90,400 Personer, af hvilke ca. 62,000 Personer vedrørte Klampenborgbanen og altsaa ca. 28,400 Personer Hovedbanegaardens Afdeling for Persontrafik eller over det Firedobbelte af, hvad der gjennemsnitligt i 2 Dage i 1876 er befordret til og fra Hovedbanegaarden, men dette er ikke sket uden betydelige Ulemper og Ubekvemmeligheder for de Reisende og større extraordinaire Anstrængelser fra Driftens Side, som ikke uden Farer og stor Risiko kunne gjentage sig under ordinaire Forhold.

Denne Opfattelse af Personbanegaardens ikkun relative Tilstrækkelighed for den nuværende Frekvents staaer ikke i Strid med den Omstændighed, at Jernbanernes Bestyrelse, da den i 1874—75 overveiede forskellige Planer til Banegaardens Udvidelse, ikkun som et secundairt Punkt medtog Spørgsmaalet om Personbanegaardens Udvidelse, eller at den Plan, som Jernbanerne dengang søgte at gennemføre ved Anlæg Syd for Vesterbrogade, eller den Udvidelse, der, som ovenfor omhandlet, for Tiden foretages ved Indtagelse af de Westrupske m. fl. Eiendomme, alene er beregnet paa Lettelse af Gods-trafiken og ikke medfører nogen væsentlig Udvidelse af Spor og Localiteter for Persontrafiken, thi under de Overveielser, som have fundet Sted i Anledning af disse Anlæg, har det vel været anerkjendt, at Trangen til Udvidelse er størst og mest presserende for Godstrafikens Vedkommende; men det har dog derved tillige været forudsat, at en Udvidelse af Localiteterne for Persontrafiken ogsaa var nødvendig, og at der snarest muligt, efterat Godstrafikens Fordringer vare skete Fyldest, burde tages fat paa en Udvidelse af Localiteterne for Persontrafiken.

Om det derfor end ikke tør paastaaes, at man under ordinaire Forhold allerede har naaet den *absolute* Grændse for Persontrafikens Besørgelse paa Hovedbanegaarden, fremgaaer det dog af det Anførte, at dette ialfald til enkelte Tider har været Tilfældet, og da det maa fordres af Banegaardens Localiteter for Persontrafiken, at de skulle strække til ikke alene til den daglige Trafik men i Regelen ogsaa til den extraordinaire, forsaa vidt der forud kan gøres Regning paa samme, og naar det derhos tages i Betragtning, at det reisende Publikums Fordringer til Comfort og Udstyr af Personbanegaardens

Localiteter og navnlig til rigelig Plads og let Adgang til og fra Togene m. v. snarere maa ventes at ville tiltage end aftage i den kommende Tid, og at de Reisende derfor ingenlunde — og formentlig med Rette — ville finde sig tilfredsstillende ved Rumligheder, der til Nød og næppe tilstrække, men heller ikke mere, tør det vistnok ikke betvivles, at, dersom Udviklingen af Personfrekvensen i de næste 10 Aar gaaer for sig som ovenfor forudsat, vil dette nødvendiggjøre en Forøgelse og Udvidelse af Localiteterne for Persontrafikken, idet det herefter maa blive et Spørgsmaal (hvorom mere nedenfor), hvorvidt Udvidelsen bør finde Sted paa den nuværende Banegaard alene eller ved Anlæg af locale Stationer paa andre Steder af Byen, hvor der for Befolkningen kunde være Trang hertil, eller muligt paa begge Maader; men Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang saadanne Udvidelser paa Stedet eller andetsteds bør foregaae, maa forbeholdes nærmere Overveielser ogsaa af den Grund, at Fordringen til Rumligheder og Spor m. v. for Persontrafikken kun for en Del lader sig udregne arithmetisk af Antallet af de befordrede Reisende, men tillige beroer paa og modificeres ved andre Factorer som Togenes Hyppighed, Benyttelse af Dobbeltspor, Mængde og Styrke af Driftsmateriel og Lignende.

I den ovenanførte Udvikling er Spørgsmaalet om Københavns Banegaards *Persontrafik med Klampenborgbanens Stationer* (og kun for Persontrafikken har denne Bane særlig Betydning, medens dens Godstrafik i Forhold til den øvrige Trafik paa Banerne er af underordnet Betydning) ganske ladet ude af Betragtning, thi de Momenter, som paavirke denne Banes Benyttelse ere jo af en ganske særegen Beskaffenhed og staae ikke i directe Forbindelse med Udviklingen af Handel og Industri. Persontrafikken mellem Københavns Banegaard og Stationerne paa denne Bane er i de 10 Aar fra 1869—79 steget med omtrent 60 %, men det turde være tvivlsomt, hvorvidt den i det næste Tiaar vil stige ligesaa meget. Det tør imidlertid vel antages, at den for Klampenborgtrafikken beregnede Del af Københavns Banegaard ialfald i en nærmere Fremtid vil kunne fyldestgjøre hele den Trafik, som bliver at besørge paa de locale *Spor* paa denne Bane, eftersom Trafikens Maximum indtraadte i 1876, og først i 1877 fuldførtes det andet Spor mellem Hellerup og Klampenborg, og hele den Lettelse i Trafikken, som følger af dette Dobbeltspors Anlæg, er saaledes kommet den senere Trafik tilgode. Skulde imidlertid Frekvensen tiltage saaledes, at det blev nødvendigt at anlægge endnu flere Spor mellem København og Klampenborg, eller skulde denne Bane blive fortsat imod Nord, ville de nuværende Spor for Klampenborgbanens Trafik ogsaa blive for indskrænkede. Hvad angaaer *Localerne* for denne Stations Persontrafik, da ere disse alt nu altfor smaa, og man maa i en nær Fremtid være betænkt paa en ikke ubetydelig Udvidelse af Forstuen og Ventesalene. Under ordinaire Forhold, hvor der er rigelig Tid imellem hvert Togs Afgang, kan man, saaledes som det under lignende Omstændigheder skeer i Udlandet, foreløbig bøde paa denne Mangel ved at give Publikum Adgang til Togets Coupéer 15—20 Minuter før Afgangstiden. Dette kan dog kun skee under ordinaire Forhold; under den store Helligdagstrafik kan dette ikke skee, og man vil ikke længe kunne modstaae de Fordringer, Publikum her vil reise om mere tidssvarende Indretninger.

For *Godstrafikens* Vedkommende er det noget lettere tilnærmelsesvis at bestemme Grændserne af den nødvendige Udvidelse, eftersom man kjender det Tidspunkt, da Godsbanegaarden praktisk viste sig at være for lille, saa at Jernbanebestyrelsen maatte være alvorlig betænkt paa at bringe en Udvidelse til Veie. Dette var i Aarene 1875 og 76, da der til og fra Kjøbenhavns Banegaard transporteredes henved 6 Millioner Centner Gods i hvert af de nævnte Aar. Denne Godsmængde var ingenlunde ligelig fordelt over disse Aars forskjellige Maaneder. I Oktober Maaned, da den var størst, udgjorde den, som ovenfor oplyst, over 800,000 Centner, men en tilsvarende Ulighed indfinder sig gjerne hvert Aar omtrent paa samme Tid, og den Trang, som da opstaaer, bør Banegaarden selvfølgelig kunne tilfredsstille. Godsbanegaarden har, som foran anført, i 1875 erholdt nogle Udvidelser, særlig ved Inddragelsen af Glacisholm og nogle andre Pladse, der vare udleiede til Handlende, og ved den Inddragelse af de Westrupske m. fl. Arealer som for Tiden finder Sted ved Banegaardens sydvestre Hjørne, er det som ovenfor antydet blevet muligt at udkaste en Plan for en ny Ordning af Godsbanegaarden, hvilken nu i sin Helhed af Indenrigsministeriet er approberet, og hvorved der vil vindes en ikke ubetydelig Plads for Godstrafiken, foruden en Udvidelse af Locomotivremiser og Værkstedsløcaler m. v. Naar denne Plan bliver fuldstændigt gennemført, hvilket, som ovenfor bemærket, antages at ville være sket ved Udgangen af 1881, ville Forholdene paa Godsbanegaarden i Sammenligning med Aaret 1875 stille sig saaledes:

Ved Udgangen af 1875 fandtes: Ved Udgangen af 1881 vil findes:

Af dækkede Oplagsrum for Gods:	
5,131 □ Alen.	11,331 □ Alen.
Spor for Vogne, hvorfra eller hvortil læsses til eller fra Færdselsvogne:	
9,650 løbende Fod.	11,282 løbende Fod.

Da der for hver 100 □ Alen dækkede Oplagsrum bespares omtrent 100 løbende Fod Læssespor, kan man regne, at der i 1875 var omtrent 14,800 løbende Fod Læssespor eller deres Ækivalent paa Godsbanegaarden, medens der ved Udgangen af 1881 vil være omtrent 22,600 løbende Fod. Dertil kommer, at der foruden de egentlige Læssespor i 1875 var tilstede af Spor, hvorpaa Vogne uhindret kunde henstilles eller bevæges, og som altsaa kunde benyttes, naar de egentlige Læssespor ikke strakte til, 2,563 løbende Fod, hvilket Tal i 1881 vil blive føreget til 6,918. Herved vil altsaa den Plads, som vil være tilstede i 1881 noget nær komme til at forholde sig til den, der var tilstede i 1875, ligesom den Godsmængde, der efter ovenstaaende Beregninger er antaget mindst at ville være at befordre til og fra Banegaarden i 1889, forholder sig til den, der blev befordret i 1875.

Ved denne Beregning er ikke taget Hensyn til den Indflydelse, som Benyttelsen af Havnebanen vil udøve med Hensyn til Rumforholdene paa Godsbanegaarden, eftersom man her slet ingen Erfaring har at holde sig til, men alene er henvist til at danne sig et mere eller mindre omtrentligt Skjøn om den sandsynlige Trafik paa denne Bane, hvorom her skal bemærkes Følgende. De Forsendelser, som i det Hele, ville være at befordre paa bemeldte Bane, ere Forsendelser i hele Vognladninger og Kreaturer.

Den førstnævnte Art af Forsendelser omfatter navnlig de saakaldte grove Varer, saasom Sæd og Foderstoffer, Mursten, Tømmer, Tørv, Kul, Grus og Veimateriale og desl. Af de Gjenstande af den omhandlede Art, som *ankomme* til Københavns Banegaard, kan væsentligt kun paaregnes at ville overgaae til Havnebanen en Del af den ankomne *Sæd* og af de ankomne *Kreaturer*. Om end Transporten af disse sidste directe til Kvægtorvet hidtil ikke har været betydelig, tør det dog maaske forventes, at efterhaanden ca. Halvdelen af de til København pr. Jernbane ankomne Kreaturer ville blive befordrede directe til Kvægtorvet, medens den største Del af den hertil pr. Jernbane ankomne Sæd er bestemt til Hovedstadens Forsyning og derfor næppe vil komme paa Havnebanen, og forskjellige særlige Forhold gjøre det tvivlsomt, i hvilket Omfang den hertil pr. Jernbane ankomne Sæd, der er bestemt til søværts Udførsel, vil komme paa Havnebanen. I ethvert Fald tro vi foreløbigt ikke at turde paaregne, at dette vil blive Tilfældet med mere end i det Høieste ca. $\frac{1}{5}$ af hele det til København pr. Bane ankomne Kvantum Sæd. Som Gjenstande, der særligt kunne ventes at tilføres Banegaarden *fra* Havnebanen, for at *afgaae* videre fra Bane- gaarden, maa formentlig fremhæves fremmed Sæd og Foderstoffer samt Sædaffald, Tømmer, Stenkul og Lignende, hvoraf muligt $\frac{3}{4}$ kan paaregnes at ankomme fra Havnebanen.

Af Kreaturer ankom til Københavns Banegaard i hvert af Aarene 1875 og 1877:

	i Alt	deraf $\frac{1}{2}$	paa Vogne
ca. 188,000 Centner.		ca. 94,000 Centner.	ca. 900 Stkr.

Af Korn- og Sædevarer ankom til Københavns Banegaard i de samme Aar:

	i Alt	deraf $\frac{1}{5}$	paa Vogne
i 1875 ca. 1,112,000 Centner.		ca. 222,000 Centner.	ca. 2,200 Stkr.
i 1877 ca. 850,000 —		ca. 170,000 —	ca. 1,700 —

Af de fornævnte grove Varer er afgaaet fra Københavns Banegaard i de samme Aar:

	i Alt	deraf $\frac{3}{4}$	paa Vogne
i 1875 ca. 572,000 Centner.		ca. 430,000 Centner.	ca. 4,300 Stkr.
i 1877 ca. 747,000 —		ca. 560,000 —	ca. 5,600 —

Herefter vilde altsaa Havnebanen i 1875 og 77 have lettet Banegaarden for i Alt henholdsvis ca. 746,000 Centner paa ca. 7,400 Vogne og ca. 824,000 Centner paa ca. 8,200 Vogne. Der vilde herved — Rigtigheden af de anførte Beregninger forudsat — sikkert tilføres Banegaarden en ikke ringe Lettelse, som navnlig vilde være følelig i den nærmeste Fremtid; men da de ad Havnebanen ankommende og afgaaende Vogne dog altid kræve nogen Plads til Spor for Rangering og Lignende, samt da Havnebanens Anlæg er baseret paa Forventningen om en stærkere Tiltagen af Trafiken, netop foranlediget ved dette Anlæg, vil det, under Forudsætning af denne Forventnings Indtræden, sees, at Udviklingen af Trafiken paa Havnebanen nødvendigvis ogsaa vil lægge mere og mere Beslag paa Plads til Spor paa Banegaarden, saa at den Lettelse i Henseende til

Plads, som i den nærmeste Fremtid vil tilføres Banegaarden gennem Havnebanens Benyttelse, efterhaanden som Tiden gaar og Trafiken tager til, vil blive mindre og mindre og Havnebanens Virkning i saa Hensende for en fjernere Fremtid være af mindre Betydning, forsaavidt der ikke i Forbindelse med Havnebanen indrettes Oplagspladse og Oplags-skure for de pr. Bane og Skib forsendte Varer.

Af den ovenfor anstillede Beregning angaaende Pladsen for Godstrafiken paa Banegaarden synes altsaa at turde udledes, at under Forudsætning af en ikke stærkere Udvikling af Trafiken end den, der har fundet Sted i de sidste 10 Aar, og dersom der i de næste 10 Aar ikke anlægges ny Hovedlinier paa Sjælland, udmundende ved Kjøbenhavn, vil det være muligt, at Godsbanegaarden med den Udvidelse, som den vil faae i 1881, ikke vil blive absolut utilstrækkelig førend i al Fald henimod Slutningen af det første Decennium. Skulde derimod nye og forstærkede Udviklingsmomenter gjøre sig gjældende, og navnlig dersom Kjøbenhavns Søhandel skulde tage et stærkere Opsving, eller saadanne andre Factorer komme til, som, ved at lette og sikre Forbindelsen mellem Landsdelene eller med Udlandet, vilde lede større Trafik over Kjøbenhavn, da er der stor Sandsynlighed for, at Trangen allerede vil kunne vise sig paa et tidligere Tidspunkt.

At forsøge at anstille en yderligere Sandsynlighedsberegning, for at udfinde, hvilken Udvikling der kan ventes *efter* 1889, og hvilken Udvidelse Banegaarden maatte behøve, for at fyldestgjøre Trafiken ogsaa efter dette Aar, vil næppe nytte. Det vil af den givne Fremstilling sees, hvor usikker den Grund er, hvorpaa man ved de anstillede Beregninger bevæger sig, og hvor svævende Tal-Resultaterne ere, og der er, som antydet, allerede Omstændigheder nok, der alt nu kunne antages muligvis at ville udøve forstyrrende Indflydelse paa den Udvikling, som gennem de her anstillede Beregninger er opstillet som sandsynlig; men for hvert Aar, som den Fremtid, man vil oversee, forlænges, forhøies Usikkerheden i stigende Grad, og en Beregning, som omfatter endnu længere Perioder, vilde derfor blive saa usikker, at der ikke vilde kunne bygges derpaa.

Men under den Usikkerhed, man ved Beregningerne i det Enkelte af den ovenfor anstillede Art bevæger sig og efter Forholdets Natur maa bevæge sig, synes Eet at være utvivlsomt, og det er dette, at der, naar Sagen gjøres til Gjenstand for et *almindeligt Skjøn*, hvilket dog efter Forholdets Beskaffenhed maa være det afgjørende, er en *overveiende Sandsynlighed* for, at Udviklingen vil gaae saaledes frem i de følgende 15 à 20 Aar, at Kjøbenhavns nuværende Banegaard, selv naar Hensyn tages til de Udvidelser, som for Tiden foretages, og til Havnebanens mulige Evne til at aflede Trafiken fra Banegaarden, ikke vil være tilstrækkelig til at fyldestgjøre Trafiken. Naar en saadan Sandsynlighed er tilstede, kan der efter Commissionens Anskuelse ingen Tvivl være om, at det med Hensyn til en Institution, der som Jernbanerne skal tilfredsstille Fremtiden ligesaa fuldt som Nutiden, maa være en Pligt i Tide at være betænkt paa at møde denne Mulighed, ved at sikre sig den Plads, som udkræves til Fyldestgjørelse af den kommende Trafik; thi bliver Sandsynligheden til Virkelighed, kan det ikke betvivles, at Mangel paa Fremsynethed i den omhandlede Henseende vil blive til langt større — sand-

synligvis uoprettelig — Skade saavel for Omsætningen som for Institutionen selv, end den, som kunde blive en Følge af, at man forberedte sig paa at møde Sandsynligheden, uden at denne siden blev til Virkelighed.

I Overensstemmelse hermed mener Commissionen altsaa at maatte besvare det den stillede Hovedspørgsmaal derhen, at, da der er en overveiende Sandsynlighed for, at Kjøbenhavns Banegaard i dens nuværende Udstrækning og Indretning (herunder indbefattet den for Tiden stedfindende Udvidelse) i Løbet af de første 15 à 20 Aar vil blive ude af Stand til at fyldestgøre de Krav, Trafikens Udvikling maa antages at ville stille til den, vil det være nødvendigt at træffe de fornødne Foranstaltninger til at raade Bod paa de heraf opstaaede Ulemper ved allerede nu at være betænkt paa at sikre sig de til en fremtidig Udvidelse fornødne Arealer, for at forebygge, at der ved anden Disposition over disse, lægges Hindringer i Veien for deres Benyttelse til Banegaardens Udvidelse, nemlig derved at deres senere Erhvervelse vilde være forbunden med aldeles uforholdsmæssige Omkostninger.

Med Hensyn til de til Commissionen herefter rettede Spørgsmaal om, *hvilke* Foranstaltninger der da nu maatte være Anledning til at træffe, for at møde de Krav, som Trafikens Udvikling vil stille til Banegaarden, og om *den Maade*, hvorpaa disse Foranstaltninger bør gennemføres, vil det let indsees, at den Vanskelighed, hvormed det, ifølge det ovenfor Udviklede, er forbundet at danne sig en bestemtere Forestilling angaaende Omfanget af den kommende, *navnlig fjernere*, Tids Trafik, og særligt om, hvor stærkt Trangen til en Forøgelse af Samfærdselsmidlerne vil udvikle sig, eller paa hvilke Punkter denne Trang især vil blive følelig, her maa blive af endnu større Betydning og vanskeliggjøre Afgjørelsen af Spørgsmaalet om, hvilke Foranstaltninger og navnlig hvilken Udstrækning og Art af Plads i Henseende til Beliggenhed og Lignende, der vil udkræves for at tilfredsstille bemeldte Trafik, samt hvorvidt og paa hvilke Punkter man bør gaae frem med Hensyn til *Erhvervelse og Reservation af Arealer til Banegaardens fremtidige Udvidelse*. Commissionen har derfor nærmest anseet sig henvist til at rette sin Opmærksomhed paa Erhvervelse eller Sikring af ganske eller tildels ubebyggede, for Banegaardsbrug forholdsvis heldigt beliggende, Arealer af saadant Omfang, i hvilket deres Erhvervelse eller Sikring, under fornødent Hensyn til andre berettigede Interesser, maatte antages at kunne skee, og i Henhold hertil har Commissionen fremsat de efterfølgende Forslag.

Forinden vi imidlertid komme nærmere ind paa disse, skulle vi til Sagens fuldstændige Oplysning gjøre Rede for de iøvrigt fremkomne forskellige Projecter til Banegaardens Udvidelse, som efter deres Beskaffenhed i større eller mindre Grad have været Gjenstand for vor Overveielse, og hvoraf nogle alt forelaae forinden Commissionens Sammentræden, medens vi med Hensyn til de nærmere Details, vedrørende disse Projecter, skulle henvise til selve de paa den medfølgende Specification (Bilag V) angivne Planer og Skitser.

Foruden den Udvidelse, der, som ovenfor omhandlet, for Tiden iværksættes ved Inddragelse og Sikring af Grunde paa i Alt ca. 55,000 □ Alen (de fhv. Westrupske m. fl. Eiendomme) ved Banegaardens sydvestre Hjørne, hvilken Udvidelse alt var under Overveielse i 1874—75, men dengang blev opgiven, navnlig fordi den vanskeligt lod sig forene med noget af de andre Projecter, som man da tænkte sig Muligheden af at realisere, var der paa hint Tidspunkt fremkommet en Plan, der gik ud paa til Banegaardsbrug helt eller delvis at indtage Terrainet mellem Banegaardens Østgrændse og den nye Boulevard. Dette Project vilde kunne have været gennemført paa forskellige Maader *enten* saaledes, at der paa det nye Terrain indrettedes en hel ny *Personbanegaard* for alle Banerne (eventuelt med Expedition af Klampenborgtogene fra samme Stationsbygning som de andre Tog eller Expedition af disse Tog fra en særskilt Bygning, som atter vilde kunne anbringes paa forskellige Steder), medens hele *Gods- trafikken* forblev paa det ældre Terrain, *eller* ved Indretning af en Person- og Godsbanegaard for alle Tog over Hellerup paa det nye Terrain, medens den ældre Banegaard benyttedes som Person- og Godsbanegaard for alle Tog over Frederiksberg. Det nye Terrains sydlige Grændse kunde enten tænkes lagt langs Jernbanegade eller trukken tilbage til den Gade, som skal danne Studiestrædes Forlængelse, men i ethvert Fald vilde Projectet enten strax eller i en fjernere Fremtid medføre Vandværkets Flytning andetstedshen. Der vilde ved dette Project vindes en Terraintilvæxt af ca. 200,000 □ Alen, og Bekostningen, ved hvis Beregning man var gaaet ud fra, at Communen uden Vederlag vilde overlade Selskabet de Arealer, der efter Bebyggelsesplanen vare tænkte udlagte til Gader, Vandarealer, Pladse og Veie, medens de til Bebyggelse bestemte Arealer betaltes efter fuld Værdi, var beregnet at andrage fra ca. 4 $\frac{1}{4}$ til ca. 6 Millioner Kroner, eftersom det gennemførtes i det mest begrænsede eller det største Omfang. Det blev af Jernbanebestyrelsen anset for en betydelig Fordel ved dette Project, at det paa eet Sted af tildels central Beliggenhed for Byen samlede *hele* Banegaardstrafiken, hvad Bestyrelsen, saavel naar Hensyn toges til Publikums som til Administrationens Tarv, ansaae for det ialtfald for en overskuelig Fremtid hensigtsmæssigste, og der hævdede sig derfor ogsaa Stemmer i Bestyrelsen for at søge det gennemført, men da det stødte paa en meget bestemt Modstand fra Magistratens Side, navnlig fordi det medførte Vandværkets Flytning og, ved i sig at optage Farimagsgade, vilde indskrænke Forbindelsen mellem Vesterbro og Nørrebro, maatte det daværende Jernbaneselskabs Bestyrelse allerede af denne Grund ansee det for nødvendigt at see bort fra dets Gjennemførelse. Dette Project er antydet paa den Betænkningen under Spec. No. 5 medfølgende Plan.

Under Forhandlingerne om dette Project fremkom fra det regjeringsvalgte Medlem af Jernbanedirectionen (medundertegnede *Wenck*) et Project til en Udvidelse af Banegaarden ved et Anlæg syd for Vesterbrogade, der gik ud paa Indretningen af en hel ny selvstændig *Godsbanegaard* ved Opfyldning i Kallebodstrand syd for Seilløbet til Gasværket og sat i Forbindelse med de øvrige Baner ved et Spor over Vigerslev gennem eller syd om Valdby Bakke og med Forbindelse med Byen dels ad en Bro over Gasværksløbet og dels ad en Vei vest for Gasværket. Der vilde herved vindes et Terrain

til Godsbanegaard paa ca. 40 Tdr. Land eller ca. 560,000 □ Alen, medens den nuværende Banegaard udelukkende forbeholdtes til Persontrafiken og Maskinværkstederne, og Bekostningen antoges at ville andrage ca. 5 Millioner Kroner. Fordelen ved dette Project, nemlig Erhvervelsen af den for en endog meget fjern Fremtid formentlig aldeles fyldestgjørende Plads, der saavidt fornødent yderligere kunde udvides ved fortsat Opfyldning i Kallebodstrand, blev imidlertid efter Jernbane-Bestyrelsens Opfattelse mere end opvejet ved Projectets Mangler, nemlig dels den paatænkte Banegaards forholdsvis afsides Beliggenhed saavel for Byen som for Personbanegaarden, med hvilken Forbindelse kun kunde tilveiebringes ad en stor Omvei, dels og *navnlig* den Nødvendighed for en Deling af Trafiken i to absolut adskilte Omraader, som Projectet vilde medføre, og hvilket antoges i høi Grad at ville fordyre og vanskeliggjøre Banernes Drift. Saavel af denne Grund som af Hensyn til Bekostningen ved Projectets Gjennemførelse opgav det daværende Jernbaneselskab derfor at søge det gennemført. Dette Project, der er antydet paa Planerne, Spec. No. 4 og 6, er under Commissionens Forhandlinger gjenoptaget af den oprindelige Forslagsstiller, der har gjort det til Gjenstand for et særligt Forslag, hvorom henvises til efterstaaende Mindretals-Udtalelse.

Derimod blev der, da den omhandlede Plan til en Udvidelse nord for Vesterbrogade ved Inddragelse af Arealer øst for den nuværende Banegaard ind til Boulevarden ikke lod sig gennemføre, fra det daværende Jernbaneselskabs Side gjort Forsøg paa at gennemføre en Plan (Spec. No. 6) til Anlæg af en Filial-Godsbanegaard *syd for Vesterbro*, beliggende syd for den Gade, der skal danne Stormgades Forlængelse, samt hen imod og grændsende op til Kaien ved Gasværksløbet og begrændset mod Vest af det nye Kvægtorv og mod Øst af Bernstorffsgade, der da fra dens Skjæring med Stormgades Forlængelse vilde være at dreie i skraa Retning henimod Tømmergravens sydvestlige Hjørne. Det Areal, som herved kunde indvindes, vilde faae et Fladeindhold af ca. 280,000 □ Alen og tænktes benyttet til Banegaard, *ikke* for *hele* Godstrafiken, men væsentligt kun for de saakaldte grove Varer samt Kreaturer, og sat i Forbindelse med den nuværende Banegaard dels ved Niveauspor over Vesterbrogade dels ved en Tunnel, anlagt ca. 400 Fod vest for Frihedsstøtten. Da det ikke var nødvendigt strax at erhverve *Eiendomsret* over det hele Areal, hvortil de Midler, hvorover Selskabet ifølge Loven af 24de Mai 1875 kunde raade, ikke nær vilde strække til, men ikkun at *sikre* sig Arealet, naar det blev nødvendigt at tage det i Brug, var det med Regjeringens Samtykke paatænkt at leie af Communen det Areal, som ikke strax kunde erhverves til Eie, med Ret til mod en allerede da fastsat Kjøbesum senere at kunne købe det. Denne Plan, der af Hensyn til de omliggende Gaders og Terrainers Benyttelse, navnlig Kvægtorvet og Tømmergraven, havde maattet begrændses mere end oprindelig paatænkt, fyldestgjorde som en Følge heraf vel ingenlunde i og for sig Fordringerne til en særlig god Godsbanegaard, men blev af Selskabet snarest grebet som en Udvei eller Mulighed for Banegaardens Udvidelse, hvortil der syntes stærk øieblikkelig Trang under den da uforholdsmæssigt tiltagende Trafik, og som fra Selskabets Side antoges at kunne realiseres med forholdsvis ringere Ofre. Planen blev iøvrigt bifaldet af Regje-

ringen, men da de Vilkaar, som Kjøbenhavns Commune mente at maatte stille for dens Gjennemførelse, ved de Forpligtelser, der herved paadroges Selskabet, ikke syntes dette at staae i passende Forhold til de Fordele, Planen overhovedet kunde bringe, og da den stærke Udvikling af Trafiken paa Jernbanen kort efter atter syntes at standse, blev Planen af Selskabet stillet i Bero.

Foruden disse Planer, som særligt havde været under Overveielse i Jernbaneselskabets Bestyrelse, havde der endvidere, forinden Commissionen traadte sammen, foreligget Selskabet følgende tvende Planer til Banegaardens Udvidelse.

Der var saaledes fremkommet en Plan (Spec. No. 7) til Banegaardens Udvidelse *syd for Vesterbrogade*, hvortil Ideen var given af medundertegnede *Thomsen*. Herefter skulde en Banegaard, optagende *hele Person- og Godstrafiken* med Undtagelse af Klampenborgbanens Trafik, lægges med Nordgrænsen langs den Gade, der skal danne Stormgades Forlængelse, mod Øst med Façade til Filosofgangen, hvor Personbanegaarden skulde være beliggende, og mod Vest grænsende til Gasværket og tillige indtagende Størstedelen af det ved det ovenfor senest nævnte Project indvundne Terrain i sig. Forbindelsen med de nuværende Baner skulde tilveiebringes ved en Bane enten gennem eller syd om Valdby Bakke. Af den nuværende Banegaard vilde omtrent Halvdelen blive til Disposition til Salg, medens Resten reserveredes til Klampenborgbanen og Maskinværksteder. Dette Project, der var calculeret at ville medføre en Udgift af ca. 7½ Million Kroner, selv under Forudsætning af, at det hele Areal til den nye Banegaard uden særlig Udgift kunde erhverves ved Magelæg med de Dele af den nuværende Banegaard, som kunde afgives, gik, som det vil sees, ud paa en total Flytning af Hovedbanegaarden fra dens nuværende Plads og vilde derhos medføre en fra den øvrige Trafik sondret Drift af Klampenborgbanen. Saavel i Betragtning heraf som paa Grund af Projectets Kostbarhed troede Jernbaneselskabet ikke at kunne søge det gennemført.

Endvidere var der af Commandeur *Wilde* fremsat Forslag til et Anlæg *syd for Vesterbro* (Planen, Spec. No. 7). Dette gik ud paa at lægge en Person- og Godsbanegaard for alle Vestbanetog syd for og langs Stormgades Forlængelse samt grænsende mod Øst til Filosofgangen eller muligt kun Boulevarden og mod Vest omtrent til Gasværket med eventuel Fortsættelse nord om og vest for samme, medens den nuværende Banegaard benyttedes til Person- og Godstrafik for alle Tog over Hellerup samt Frederikssundbanens Tog. Forbindelsen mellem de 2 Banesystemer maatte skee ved Spor om ad Vigerslev, syd om eller gennem Valdby Bakke. Dette Project havde ikke været Gjenstand for nærmere Bearbejdelse fra Jernbaneselskabets Side, idet man mente at maatte gaae ud fra, at dets Gjennemførelse vilde støde paa store Vanskeligheder, eftersom Projectet, foruden Ulemperne ved den spredte Drift af de 2 Baneomraader, vilde udkræve betydelige Bekostninger og derhos forudsatte gennemgribende Forandringer i de projecterede og ved kongelig Resolution approberede Gadeanlæg.

Under Commissionens Forhandlinger er derhos fremkommet et Project til Anlæg af en for alle Baner fælleds Godsbanegaard syd for Vesterbrogade og af en for alle Baner fælleds Personbanegaard nord for Vesterbrogade, hvortil Ideen er given af medundertegnede *Thomsen*, og som nærmere er bearbejdet af Commissionens tekniske Bistand (Spec. No. 8). Efter dette Project skulde en Godsbanegaard med et Areal af ca. 18 Tdr. Land henlægges paa de Arealer, som ifølge Planen til Fæstningsterrainets Bebyggelse ere beliggende mellem Vesterbrogade, Kallebodstrand, Boulevarden og Vester-voldgade, og en ny Personbanegaard, med Bibeholdelse af de nuværende Maskinværksteder, er tænkt henlagt paa Arealer, beliggende nord for en Forlængelse imod Vest af Nørre-Boulevard, medens den Del af den nuværende Banegaard, som ligger syd for bemeldte Forlængelse af Nørre-Boulevard, af Areal ca. 10 Tdr. Land, og hvorpaa for Tiden er anbragt Hovedbygningen for Personbanegaarden, Hovedcontoirbygningen, Sædhuset og Varehuset, hvilke Bygninger vilde være at fjerne, er tænkt nedlagt som Banegaard og indrettet til Gadeanlæg og Byggegrunde. Forbindelsen mellem de to Banegaarde var tænkt tilveiebragt ved et ca. 1300 Fod langt Niveauspor over den 3 à 400 Fod brede Plads, som indbefatter den nordlige Del af Halmtorvet og af dettes Udvidelse mod Nord. Som en væsentlig Fordel ved dette Project, hvad ogsaa nærmest tør antages at have foranlediget dets Fremkomst, maa fremhæves, at Forbindelsen mellem en Del af den ydre By, nemlig Terrainet ved Gl. Kongevei, og den indre By, vilde lettes ved Tilveiebringelsen af directe Forbindelseslinier, der imidlertid alle overskjæres af bemeldte Niveauspor. Derimod er der imod Projectet fremsat forskjellige Indvendinger, idet man navnlig har fremhævet som en Ulempe, at Forbindelsen mellem Banegaardene kun kan skee ad det lange Niveauspor over Halmtorvet, medens enhver Mulighed for at benytte Forbindelsen ad en Bane over Vigerslev er afskaaret. Niveauforholdene ere ugunstige for en Godsbanegaard, og endvidere afbrydes fuldstændigt enhver directe Forbindelse mellem den indre og den ydre By, forsaavidt angaaer det mellem Vesterbrogade og Kallebodstrand liggende Kvarter.

Af de Indvendinger, som ovenfor ere antydede ved Omtalen af hvert enkelt af de nævnte Projecter, og som ialfald den overveiende Del af Commissionens Medlemmer have ment at burde tillægge afgjørende Vægt, fremgaaer det, at Commissionens Flertal ikke har kunnet slutte sig til noget af disse, thi — forsaavidt de ikke allerede maatte ansees for i og for sig at være *mindre fyldestgjørende*, — forudsatte de enten saadanne Forandringer i bestaaende Gade- og Veiforhold, som t. Ex. det ellers i mange Punkter tiltalende Project til en Udvidelse nord for Vesterbrogade ind over Farimagsgade til den nye Boulevard, at det af denne Gund blev nødvendigt at see bort fra dem, eller de gik, uden derved at bevirke en lettere Forbindelse mellem Jernbanen og Byens forskjellige Dele, ud paa en Deling af Trafiken i adskilte Driftsomraader, saaledes som de forskjellige Forslag til selvstændige Godsbanegaarde syd for Vesterbro, hvorom det af de i Jernbanedriftsforhold Sagkyndige blev gjort gjældende, at slige Anlæg vilde medføre en baade kostbar og besværlig Drift, og skjøndt man vel paa meget stærkt befærdede Baner, enkelte Steder i Udlandet, har gennemført en saadan Sondring i Trafikens Besørgelse ved rene Persontog og rene

Godstog, hvilket naturligt kunde føre til en tilsvarende Sondring i forskellige Banegaardsomraader, saa er dette dog, saavidt Commissionen bekendt, ikke skeet uden i Tilfælde af, at disse Banegaardsomraader have staaet i en nær og bekvem Sporforbindelse med hinanden. Ligesom det imidlertid maatte antages, at en Udvikling af Trafiken paa de sjællandske Baner, som kunde gjøre en saadan Deling som den omhandlede anbefalelig, først vil indtræde i en fjernere Fremtid, saaledes vilde Forbindelsen imellem de forskellige Dele af Banegaarden efter de foreliggende Projecter i al Fald blive saa besværlig og ubekvem, at der ikke syntes Anledning til at anbefale noget af disse, navnlig da der ikke, som foran anført, hertil var knyttet den Fordel, at Jernbaneforbindelsen med Byens forskellige Omraader blev lettet. Forsaavidt endelig enkelte af de ovennævnte Projecter gik ud paa en saagodtsom total Bortflytning fra den nuværende Beliggenhed for Banegaarden og Anlæg af en ny Banegaard andetsteds, saaledes som det ene af de af medundertegnede *Thomsen* foreslaaede Projecter, maatte man, selv om man vilde afsee fra de forholdsvis betydelige Omkostninger, som en saadan Flytning, ialfald gennem Tilintetgørelse af betydelige Værdier ved Nedrivning af brugelige Bygninger m. v. kunde ventes at ville medføre, dog nære megen Betænkelighed ved at forfølge Tanken om en saadan Flytning, naar hensees til de i Indledningen oplyste Vanskeligheder, som Valget af Beliggenheden for den nuværende Banegaard i sin Tid havde haft at overvinde, idet navnlig den Opgave at indlede Banerne paa Banegaarden paa en saadan Maade, at hverken Hovedadgangsveiene til Byen, til Gene for Færdselen, overskares af Jernbanelinierne i altfor stor Nærhed af Staden, eller Banerne, til Gene for Jernbanetrafiken, kom til at gjøre altfor uforholdsmæssige Omveie, for at naae ind til Banegaarden, havde vist sig meget vanskelig at løse, og det maatte derfor befrygtes, at lignende Vanskeligheder, men formentlig i langt høiere Grad, nu, efterat Byens Omfang er yderligere tiltaget, vilde gjøre sig gjældende, naar Spørgsmaalet om Valget af en ny Beliggenhed for Banegaarden atter blev reist.

Da man under Forhandlingerne havde erkjendt, at Gods- og Persontrafiken ikke burde adskilles, men af økonomiske Grunde helst maatte holdes samlede som hidtil, fandt Commissionen sig særligt opfordret til at henvende sin Opmærksomhed paa saadanne under dens Forhandlinger fremkomne Forslag, der, tildels i Tilslutning til tidligere fremsatte Tanker, gik ud paa, med Bibehold af den nuværende Banegaard til Betjening af samlet Person- og Godstrafik, dels at søge at udvide denne paa Stedet ved Annection af tilstødende eller nærliggende Arealer dels at søge at sprede Trafiken ved at tilveiebringe flere Berøringspunkter med Byen gennem Anlæg paa forskellige Punkter af denne af Stationer, ligeledes beregnede paa Person- og Godstrafik, eller særlige Godsoplags-etablissementer i Tilslutning til bestaaende Linier, medens der ved Spor- og Baneanlæg søgtes tilveiebragt behørig indbyrdes Forbindelse mellem de forskellige Anlæg.

Der er vel reist Tvivl om, hvorvidt det maatte være rigtigt, foruden at foretage Anlæg andetsteds, tillige at søge selve den nuværende Banegaard yderligere udvidet ved Inddragelse eller Sikring af tilstødende eller nærliggende Arealer, men Commissionens Flertal har ment, at Spørgsmaalet herom maatte besvares bekræftende. Vel kan det ikke med Bestemthed paastaaes, at der ikke, engang i Tiden, kan

indtræde saadanne Forandringer i Henseende til Hovedstadens Befolknings- og Bebyggelsesforhold, og som en Følge deraf i de forskjellige Bydeles Jernbanetrafik, at den nuværende Banegaard ikke længer kunde betragtes som Hovedbanegaard for Godstrafiken for de sjællandske Jernbaner ved Kjøbenhavn, men kun som en sideordnet Banegaard, der i Benyttelse maatte stilles lige med andre paa andre Punkter af Byen anlagte, til Betjening af den samme Art af Trafik og de samme Linier beregnede Banegaarde; men, medens det er tvivlsomt, om dette overhovedet vil blive Tilfældet, og der i al Fald vil hengaae lang Tid inden Udviklingen vil være saavidt fremskredet, synes det i det Hele og Store utvivlsomt, at den nuværende Banegaards Beliggenhed, paa Grund af Byens naturlige Begrænsning mod Øst og Syd ved Sundet, Havnen og Kalleboderne, vil blive mere og mere central, alt eftersom Byens Udvidelse skrider fremad. Med Undtagelse af den lille østre Del nord for Citadellet kan Byens Udvidelse, paa Grund af de særlige Eiendomsforhold ved Fællederne, Søerne samt de store Anlæg i den nordre Del af Byen, ikkun foregaae imod Vest og det netop omkring den nuværende Hovedstation. Denne Station vil derved blive et naturligt Centrum for en samlet Bydel paa over 150,000 Beboere, der i det høieste ville have 2,000 Alens Afstand fra Stationen : mindre end 15 Minuters Gang. Beboerne af de øvrige Dele af Byen (Christianshavn og Gammelholmskvarteret undtagne) ville have en lignende (længste) Afstand til Stationer, henholdsvis paa Frederiksberg, Nørrebro, ved Vibenshuus og Citadellet. Et Blik paa Oversigtsplanen (Spec. No. 43, jfr. det vedheftede Oversigtskaart) vil klart vise dette. Commissionens Flertal har derfor anseet det for rettest, af Hensyn til de til den nuværende Banegaard knyttede Interesser, og for saameget som muligt at lette Overgangen fra det Gamle til det Nye, *ialfald indtil videre* at betragte denne som Hovedbanegaarden og at søge at møde den Trafik, der maa antages ogsaa fremtidigt at ville udvikle sig paa et Punkt, hvorom Trafiken hidtil har grupperet sig, ved at foretage eller sikre saadanne Udvidelser udover nærliggende Arealer, som efter de for Tiden stedfindende locale Forhold (Ikke-Bebyggelse og Lignende) endnu maa antages at kunne gennemføres uden uforholdsmæssige Udgifter, medens en — maaskee allerede nær — Fremtid maa befrygtes at ville afskjære Muligheden for saadanne Udvidelser.

Idet man altsaa gik ud fra Ønskeligheden af Banegaardens Udvidelse paa Stedet, maatte det ligge nær for Commissionens Flertal at optage en af det tidligere Jernbaneselskab allerede for flere Aar siden fattet Tanke om, navnlig til Fordel for Godstrafiken, at søge at inddrage under Banegaarden eller at sikre denne det vest for samme og syd for Banelinien beliggende ca. 13 Tdr. Land store Areal, som for Tiden henhører under Ladegaarden og er angivet paa den som Tillæg til Betænkningen vedheftede Plan over Kjøbenhavns Banegaard.

Medens det derhos tidligere af Jernbanebestyrelsen har været overveiet at forskaffe Personbanegaarden en Udvidelse ved Tilbygning og Forlængelse enten mod Syd eller mod Nord eller samtidigt paa begge Maader af den nuværende Hovedbygning for Persontrafiken samt eventuelt ved en videre Udfoldning af sammes Localiteter mod Vest ind over Selskabets eget Terrain imellem den nuværende Hovedbygning og de vest herfor liggende Bygninger, som for Tiden benyttes til Contoirer og af Toldvæsenet, faldt det

naturligt for Flertallet til Grund for de videre Forhandlinger om Udvidelse paa Stedet af Localiteterne for Persontrafiken at lægge et under Forhandlingerne fremkommet Forslag om i Forbindelse med en Tilbygning syd og øst om den nuværende Hovedbygning at søge at tilveiebringe den hertil fornødne, ikke særdeles betydelige Udvidelse af Terrainet for Personbanegaarden ved en forholdsvis mindre Forlæggelse af Farimagsgade mod Øst ind over en Del af Vandværkets og nogle nærliggende, for Tiden ubebyggede, Grunde, saaledes som antydnet paa en efter medundertegnede *Meldahls* Idee af Commissionens tekniske Bistand skitseret Plan (Spec. No. 20).

Med Hensyn til en Udvidelse af Banegaardslocaliteterne ved Anlæg paa andre Punkter af Byen har Commissionen navnlig beskæftiget sig med et Forslag (Spec. No. 33), der fremkom, sigtende til at tilveiebringe Anlæg af Spor samt af Oplagspladse og Skure i Tilslutning til Havnebanen paa en udvidet Kai ved Kallebodstrand mellem Langebro og Kvægtorvet, nærmest for at skaffe Afledning fra den nuværende Banegaard for den Trafik, som staaer i Forbindelse med Skibsfarten, og Godstrafiken for de Dele af Byen, der ligge om Kaien ved Tømmergraven. Den overveiende Del af Commissionens Medlemmer vare paa det Rene med, at det vilde være urigtigt saa nær ved Hovedstationen at etablere en Bistation for Persontrafiken dels for den omliggende By dels for Christianshavn og Amager, og at man kun burde sørge for, at der paa dette Sted senere kunde tilveiebringes en naturlig Forbindelse med de Anlæg, som maatte udfordres, naar Forholdene udviklede sig saaledes, at det viste sig rigtigt at sætte Christianshavn og Amager i directe Forbindelse med Jernbanen; men idet der herskede nogen Dissents angaaende det Omfang, hvori, og den Maade, hvorpaa den i dette Forslag liggende Tanke burde søges realiseret, har man anseet det for rettest, at der hengik nogen Tid, hvori Erfaring kunde indvindes, forinden Regjeringen tog Bestemmelse om Maaden, hvorpaa denne Tanke skulde gennemføres.

Hvad derhos angik yderligere Anlæg, for at tilveiebringe flere Berøringspunkter mellem Jernbanen og Byen, maatte det ligge nær at komme ind paa Tanken om et Banegaardsanlæg for den østlige Del af Byen, eftersom de ovennævnte Forslag alle i væsentlig Grad ikkun vilde komme den vestlige Del til Gode, uden at fyldestgjøre den Trang til en nærmere Forbindelse med Jernbanen, som Jernbaneselskabet alt i 1873 havde erkjendt at være tilstede for den østlige Del, hvorfor det ogsaa dengang havde besluttet at anlægge en Station ved Østerbro, navnlig beregnet paa Persontrafik, hvilket Anlæg dog strandede i Rigsdagen. I Betragtning saavel af den tiltagende Udvikling af Handels- og Omsætningsforholdene i denne Del af Byen og Havnen, der maatte medføre en stigende Trang til en Forbindelse med Jernbanen, som af den muligt forestaaende Udvidelse af Havnen imod Nord forekom det Flertallet rigtigt ved et saadant Anlæg ogsaa at tage Hensyn til Havnen og dens yderligere Udvikling og altsaa at beregne Anlægget ikke alene paa Persontrafik men ogsaa paa Godstrafik, saaledes at baade Havnen (ad directe Spor mellem denne og Banegaarden) og den østlige Del af Byen ved Hjælp af denne Banegaard blev sat i mere directe Forbindelse med Banenettet i det Hele gennem Anlæg af Spor fra den østlige Banegaard til de øvrige Banelinier og den nuværende Banegaard, ved hvilke Forbindelseslinier tillige tænktes

anlagt en eller flere Mellemstationer, saaledes t. Ex. navnlig ved Nordbanens Skjæring med Nørrebrogade. Den oprindelige Plan til en saadan Banegaard med tilhørende Forbindelseslinier medfølger Betænkningen under Spec. No. 35.

Om den her angivne Gruppe af Udvidelsesmuligheder har Flertallets Overveielser altsaa navnlig dreiet sig, idet de ovenangivne Planer saavel som de Forslag, der, som videre Udvikling af disse eller foranledigede ved dem, fremkom, og om hvis nærmere Details tør henvises til den efterfølgende Udvikling, stadigt have været Gjenstand for Bearbejdelse af Commissionens tekniske Bistand, der ligeledes paa det Betænkningen medfølgende *større Kaart over Kjøbenhavn (Spec. No. 43)* har — navnlig med Hensyn til Beliggenhed og indbyrdes Forbindelse — angivet de Projecter til Udvidelser og Anlæg, som Flertallet sluttelig har ment at burde anbefale (jfr. det Betænkningen vedheftede *Oversigtskaart*, paa hvilket disse Projecter ere angivne med *Rødt*), hvorhos den tekniske Bistand, saavidt dette har ladet sig gjøre paa det nuværende Tidspunkt, da det er uvist, *naar* de paagældende Planer ville blive at gennemføre, efter Opfordring har søgt at opstille en calculatorisk Beregning (Bilag III) over Bekostningerne ved Gjennemførelsen af de saaledes i Forslag bragte Anlæg samt over Størrelsen af de Arealer, hvis Erhvervelse eller Sikring hertil antages fornøden, dog uden at komme ind paa Værdien af samme, hvilken ligeoverfor de fremtidige Forhold saagodtsom ikke lader sig bestemme.

Foruden det ovenberørte Mindretal (medundertegnede *Wenck*) har et andet Medlem (medundertegnede *Tegner*) fremsat Forslag, der afvige fra Flertallets. De fra dette Medlems Side under Commissionens Forhandlinger oprindeligt antydede Forslag vare ikke ledsagede af Planer eller nærmere Forklaringer, der viste, hvorledes de tænktes gennemførte, og Commissionen forsøgte derfor at afhjælpe denne Mangel ved at foranledige dem nærmere bearbejdede af dens tekniske Bistand paa Grundlag af Forslagsstillerens Udtalelser, men de saaledes tilveiebragte og Mindretallet meddelte Planer, nemlig en i Foraaret 1879 fremstillet Plan til en Godsbanegaard syd for Vesterbro (Spec. No. 44) og et i Foraaret 1880 udarbejdet Længdeprofil for en tildels underjordisk Forbindelsesbane mellem den nuværende Banegaard og en Østbanegaard (Spec. No. 45), have efter Forslagsstillerens Erklæring af 27de October 1880 ikke rammet hans Tanke, saa at Commissionen ved sin Overveielse af de antydede Forslag har savnet et nogenlunde sikkert Grundlag og nærmest været henvist til et almindeligt Skjøn. Først ved Udgangen af Januar Maaned d. A., altsaa paa en Tid, da Commissionens Arbejder trods den Forhaling, som fremkaldtes derved, at det blev nødvendigt i Løbet af Sommeren 1880 at foretage nogle ikke tidligere paatænkte Undersøgelser (jfr. Side 38 herefter), næsten vare sluttede, har Forslagsstilleren meddelt Commissionen de Side 58 ff. anførte Mindretalsforslag med de dertil hørende Planer (Spec. No. 47 b—d).

Commissionens Flertal skal paa dette Sted ikke komme nærmere ind paa Indholdet af de saaledes fremsatte afvigende Forslag, om hvilke henvises til den i selve de efterfølgende Mindretals-Udtalelser givne Fremstilling, men skal her med Hensyn til samme indskrænke sig til dels i sin nedenstaaende Udvikling at angive de Punkter,

hvori Afvigelse findes at være tilstede mellem Flertallets og Mindretallenes Forslag, dels efter Mindretals-Udtalelserne i det Følgende at søge at gjøre Rede for sin Stilling til de saaledes fremkomne Forslag.

De Forslag, som den overveiende Del af Commissionens Medlemmer altsaa herefter troe at burde fremsætte, skulle vi tillade os nærmere at omtale under følgende 4 Punkter:

- I. Udvidelse af den nuværende Banegaard ved Indtagelse af Arealer, beliggende vest for denne, fortrinsvis bestemte til Betjening af Godstrafiken;
- II. Udvidelse af den nuværende Banegaard ved Indtagelse af Arealer øst for samme, fortrinsvis bestemte til Betjening af Persontrafiken;
- III. Anlæg syd for Vesterbrogade;
- IV. Anlæg i den østlige Del af Byen.

I. Udvidelse af Københavns nuværende Banegaard ved Indtagelse af Arealer, beliggende vest for denne og fortrinsvis bestemte til Betjening af Godstrafiken.

Det største ubebyggede Areal vest for Jernbanegaarden og saaledes beliggende, at det kan tjene til en Udvidelse af denne, er, som ovenfor berørt, den Del af Ladegaardens Mark, som ligger syd for Banen til Roskilde. Det har nemlig en Størrelse af omtrent 180,000 Kvadratalen og vilde kunne benyttes dels til Anlæg af en Filialgodsbanegaard, saaledes som vist paa en af den tekniske Bistand udarbejdet *Plan, (Spec. No. 10)*, og dels, som vist paa en af Samme angiven *Plan (Spec. No. 12)*, til der at henflytte Banernes Værksteder og Remiser for Locomotiver og Vogne, hvorved den Grund af den nuværende Banegaard, paa hvilken disse Etablissementer for Tiden ere beliggende, vilde blive til Disposition til umiddelbar Udvidelse af det nuværende Godsbanegaardsterrain.

Imod Indtagelsen af dette Areal er der reist flere Indvendinger. Det er af nogle Medlemmer, som ere særligt bekjendte med Communens Forhold, stærkt fremhævet, at Bibeholdelsen af Ladegaardsmarken syd for Banelinien som Appendix til Fattigvæsenets paa den nordlige Side af Banen liggende Stiftelser udgjør en nødvendig Forudsætning for og en integrerende Del af de Planer for Fattigvæsenets Ordning, som Communen staaer i Begreb med at gennemføre, og hvis Udførelse allerede i den nærmeste Fremtid tænkes paabegyndt ved de projecterede Nybygninger paa Terrainet nord for Banen. Hvis Fattigstiftelserne derfor skulde komme til at afstaae dette Terrain eller endog blot en væsentlig Del deraf til Jernbanen, eller selv om Communen alene skulde paatage sig en Forpligtelse til i Løbet af et vist Tidsrum ikke at træffe Dispositioner over Arealet til Præjudice for Jernbanens senere eventuelle Benyttelse, maatte det efter de paagjældende Medlemmers Formening befrygtes, at en total Flytning andetstedshen af Fattigstiftelserne vilde blive den sandsynlige Følge heraf, idet endog blot en Forpligtelse som den sidstnævnte til at reservere Arealet *strax* kunde gribe

forstyrrende ind i de ovennævnte Planers Gjennemførelse. En Foranstaltning som Stiftelsernes Flytning vilde efter samme Medlemmers Opfattelse imidlertid ikke alene blive uforholdsmæssig kostbar, men ogsaa medføre betydelige Ulemper med Hensyn til Communens Administration af Stiftelserne.

Om end andre Medlemmer ingenlunde kunde tiltræde den omhandlede Opfattelse af Vigtigheden for Communen af at bevare det nævnte Terrain for Fattigvæsenets Brug, maatte de i saa Henseende fremkomne Bemærkninger dog opfordre til at overveie, om de Fordele, som ved Arealets Afgivelse til Jernbanen kunde vindes for denne og Samfærdselen i det Hele, stode i et rimeligt Forhold til de Ofre, en saadan Ordning efter Fleres Formening vilde medføre.

Med Hensyn hertil er det blevet betvivlet, at det paagjældende Terrain skulde være saa særdeles heldigt beliggende for Jernbanen til Anvendelse som Godsbanegaard, idet en saadan paa dette Sted synes at være for fjernt beliggende for Byens Trafikcentra, og Adgangen til den derhos mindre bekvem. Mod Terrainets Benyttelse til Anlæg af Værksteder samt Locomotiv- og Vognremiser er blevet indvendt, at, naar Jernbanen dog besluttede sig til en Flytning af Værkstederne, maatte disse med samme Bekostning og formentlig uden større Ulempe for Jernbanen kunne flyttes til et fjernere liggende Terrain, hvis Erhvervelse ikke vilde støde paa lignende Vanskeligheder, eller til en anden Station, hvor den fornødne Plads vistnok lettere vilde kunne erhverves, medens der for Remiserne i ethvert Fald maatte kunne skaffes tilstrækkelig Plads paa en meget mindre Del af Ladegaardsmarken, i hvilken Henseende der af den tekniske Bistand er affattet en Skitse (Spec. No. 13), som udviser Halvdelen af Ladegaardsmarken benyttet paa den anførte Maade, eller muligt paa et andet Terrain i Banegaardens Nærhed. Herimod er det fra anden Side, deriblandt af de i Jernbaneforhold specielt Sagkyndige, fastholdt, at Terrainet var vel egnet til Indretning af en Filialgodsbanegaard, væsentligt beregnet paa Trafiken med Raaproducter og grove Varer, navnlig *Mursten*, og at det netop i saa Henseende var forholdsvis heldigt beliggende for de til Byens Periferi hørende Stadsdele, hvor efter Sagens Natur de fleste Nybygninger fandt Sted, og som altsaa navnlig havde Brug for denne Art af Forsendingsgjenstande, ligesom det fra samme Side er fremhævet, at, medens det maatte ansees for en *Nødvendighed*, at tilstrækkelige *Remiser* til Locomotiver og Vogne havdes tilstede paa Banegaarden selv eller i dens umiddelbare Nærhed, var det ubetinget det *hensigtsmæssigste* for Driften og derfor ønskeligste, at ogsaa *Værkstederne* fandtes paa selve Banegaarden eller i saa stor Nærhed af samme som muligt; men da de Udgifter, som vilde medgaae til Erhvervelsen og Reguleringen af Ladegaardsmarken samt Udførelsen af de for dens Anvendelse nødvendige tekniske Arbejder i ethvert Fald vilde blive ikke ringe, idet nemlig Omkostningerne ved Indretningen af en Filialgodsbanegaard hersteds i den calculatoriske Beregning (Bilag III) ere anslaaede til 1,850,000 Kr. foruden Erhvervelse af Arealer paa ca. 209,000 □ *Alen*, medens Omkostningerne ved Terrainets Benyttelse til Indretning og Anlæg af Værksteder og Remiser her ere anslaaede til 3,300,000 Kr. foruden Arealer paa 222,000 □ *Alen*, var det naturligt at det toges under Overveielse, om der

kunde paavises andet Areal i Banegaardens umiddelbare Nærhed, der kunde være ligesaa anvendeligt eller muligt endog bedre anvendeligt til lignende Banegaardsformaal som Ladegaardsmarken, og mod hvis Erhvervelse eller Sikring paa rimelige Vilkaar det altsaa kunde anbefales at see bort fra Ladegaardsarealets Benyttelse til Banegaardens Udvidelse.

I saa Henseende blev Opmærksomheden henledet paa det af Vandværkets Filtre for Tiden optagne Areal vest for Banegaarden mellem denne og Sct. Jørgens Sø. Dette Areal er vel adskilligt mindre end Ladegaardsmarken; men da det ligger i den nærmeste Forbindelse med den nuværende Jernbanegaards Areal og efter Erhvervelsen af de Westrupske m. fl. Grunde strækker sig som en Kile ind i dette, blev det ialfald af en Del af Medlemmerne antaget, at Erhvervelsen heraf vilde være hensigtsmæssigere for Jernbanen end en tilsvarende Del af Ladegaardsmarken. Denne Erhvervelse vilde gjøre en Flytning af Communens Filtre nødvendig; men man tænkte sig, at det vilde være muligt at anlægge de nye Filtre paa en Udvidelse af Dæmningen over den Communen tilhørende Sct. Jørgens Sø, hvorhos det blev antaget, at der vilde kunne foretages en Opfyldning i den nordlige Del af Sct. Jørgens Sø op ad Jernbanens Dæmning over Søen, og at der mod denne Opfyldning, hvorved man vilde kunne indvinde et Areal af mindst 4 Tønder Land, ikke vilde fremkomme væsentlige Indsigelser fra Vandvæsenets Side, eftersom Sø-Territoriet, selv med de antydede tvende Opfyldninger, antoges tilstrækkeligt stort til Fyldestgjørelse af dets Formaal. Naar Jernbanen da erholdt overladt dette Areal, vilde den kunne benytte det til der at anbringe de fornødne Vogn- og Locomotivremiser, medens Værkstederne ialfald senere vilde kunne bortflyttes fra Banegaarden. Værksteder og Remiser indtage nu et Areal af ca. 4 Tønder Land, og med dette i Forbindelse med Filterpladsen, der er ca. 4 $\frac{1}{2}$ Tønder Land stor, og med de af Jernbanen i den seneste Tid erhvervede (Westrupske m. fl.) Grunde, hvis Størrelse udgjør ca. 4 Tdr. Land, vilde der i det Hele fremkomme et med den nuværende Jernbanegaard nøie sammensluttet og i Forhold til dens Grund vel formet Areal, hvorved vilde tilveiebringes en sandsynligvis for en længere Tid fyldestgjørende Udvidelse af Godsbanegaardsterrainet. Hvorledes det vilde kunne benyttes til dette Formaal, er vist af Commissionens tekniske Bistand paa medfølgende Skitse (Spec. No. 15).

Da det ikke var nødvendigt strax at foretage en saadan Udvidelse, men ikkun at sikre sig den til det Tidspunkt — nærmere eller fjernere —, da Trafikens Udvikling gjorde den fornøden, og da der paa den anden Side ikke forelaae Planer for Communens Vedkommende til Anvendelse af de her omhandlede Arealer til *andre* Formaal, ansaaes det for muligt, at der kunde træffes en Overenskomst med Kjøbenhavns Commune om Ret for Jernbanen til i Løbet af et nærmere bestemt Tidsrum (t. Ex. 20 Aar) at erholde de paagjældende Arealer overdragne af Communen uden særligt Vederlag for Grunden, idet det nemlig antoges, at Communen, naar Filtrene kunde flyttes ud i Sct. Jørgens Sø, uden at denne derved saalidsom paa Grund af den paatænkte Opfyldning af en Del af Søen blev utilstrækkelig, vilde være tilbøielig til at see bort fra særligt Vederlag for selve det Areal, hvorpaa Filtrene nu ere beliggende, saavel som for den Del af Sct. Jørgens Sø, der blev at opfylde op ad Jernbanedæmningen, imod at Jernbanernes Eier forpligtede sig

til ikke uden Communens Samtykke i samme Tidsrum at søge at erhverve Ladegaards-terrainet, forinden den omhandlede Erhvervelse af Filter-Arealet og en Del af Sct. Jørgens Sø var iværksat, samt selvfølgelig imod at Omkostningerne ved Filtrenes Flytning og Sø-Terrainets Opfyldning til Jernbanebrug blevne Communen uvedkommende og bares af Jernbanernes Eier.

I Overensstemmelse hermed blev det af Flertallet af det *Udvalg*, der, som ovenfor bemærket, af Commissionen var nedsat til nærmere Overveielse af de forskjellige Muligheder for Banegaardens Udvidelse og til Forberedelse af Commissionens Beslutning i saa Henseende, anbefalet at fremsætte Forslag, og hertil sluttede sig — under Forudsætning af, at dette Forslag maatte vinde Bifald fra alle Parters (Regjeringens, Communens og Jernbanens) Side — ogsaa saadanne Medlemmer af bemeldte Udvalg, der principalt havde ønsket Ladegaardsterrainet erhvervet eller holdt til Disposition for Jernbanen, idet de under den angivne Forudsætning mente foreløbigt at kunne gaae ind paa at stille Spørgsmaalet herom i Bero, hvorimod andre Medlemmer af dette Udvalg forment, at, forsaavidt der overhovedet kunde være Spørgsmaal om Erhvervelse for Jernbanen af Filterarealet og Dele af Sct. Jørgens Sø, vilde det være rettest at *udsætte* Erhvervelsen heraf, indtil andre Muligheder for Udvidelse paa Stedet vare udtømte, eftersom det ikke stod til at befrygte, at Erhvervelsen af disse Arealer senere vilde blive præjudiceret ved Bebyggelse eller Lign., og at man derfor i første Række burde tye til de Arealer, der endnu ligge hen uden egentlig Benyttelse og under Forhold, under hvilke de ikke af Byggespeculationen ere drevne op til en høi Værdi. Da dette efter disse Medlemmers Anskuelse var Tilfældet med Ladegaardens Arealer og den mindre Del af Sct. Jørgens Sø, som det var nødvendigt at erhverve i Forbindelse med Ladegaardsmarken, samt de tilstødende, mindre, private Grunde, der endnu antoges at kunne erhverves for en rimelig Pris, selv om de skulde exproprieres, medens Forholdene formentlig snart vilde forandre sig saaledes, at en Erhvervelse vilde medføre betydelig forøgede Ofre, ja maaskee støde paa uovervindelige Vanskeligheder, samt da disse Arealer efter de i Jernbaneforhold Sagkyndiges Udtalelser med Fordel lode sig anvende til Banegaardsbrug, anbefalede disse Medlemmer Commissionen indtil Videre at see bort fra Erhvervelsen af Filterarealet og større Dele af Sct. Jørgens Sø og derimod at gjøre Forslag om, at Ladegaardsarealerne m. m. erhvervedes af Jernbanen ved Kjøb eller Expropriation, forsaavidt ikke Jernbanen ved Overenskomst maatte kunne opnaae Ret til inden en vis Frist at erholde Arealerne eller Dele heraf overdragne mod et fastsat Vederlag.

Ved Behandlingen af det af *Udvalgets Flertal* saaledes anbefalede Forslag blev der imidlertid imod samme i Commissionen fremsat bestemte Indvendinger af medundertegnede *Ehlers*, der navnlig gjorde Indsigelse mod en Indskrænkning af Sct. Jørgens Søes Vandareal paa Grund af denne Søes store Betydning som Vandbeholder for Byen, idet det blev fremhævet, at der her haves et Reservoir af et saadant Rumfang, at der er en tilstrækkelig Vandmængde tilstede til Byens Forsyning for flere Dage, selv om Tilstrømningen ad de Ledninger, der tilføre Vandet udefra,

skulde blive standset, saasom ved Brud paa de lukkede Ledninger eller Forstoppelse af de aabne Ledninger, f. Ex. ved Snefald eller Frost, og der altsaa her haves en Sikkerhed for Byens regelmæssige Vandforsyning, som ikke kan naaes ved en fjernere Beholder. Da Søen derhos har Betydning som Klaringsbassin for det tilstrømmende Vand, der her faaer Tid til at bundfælde sig, og som Regulator for det gennem hele Døgnet tilstrømmende Vand, der kun kan afledes gennem Filtrene paa de Tider, da Dampmaskinerne ere i Gang, kunde det nævnte Medlem ikke tiltræde Forslaget om eventuelt at opnaae en Udvidelse af Jernbanegaarden ved til denne at afgive Dele af Sect. Jørgens Sø eller Filtrene; forsaavidt dette imidlertid ikke desto mindre skulde blive bestemt, maatte det i saa Fald fra Communens Side betinges, at der uden Udgift for Samme paa passende Terrain andetsteds (saa nær ved Vandværket som muligt og sat i Forbindelse med dette) forskaffedes en Vandbeholder, i Rumfang svarende til det, man mistede af Sect. Jørgens Sø.

Commissionen maatte selvfølgelig erkjende, at Kjøbenhavns Vandforsyning er en Sag af saa stor Betydning, at det ikke vilde kunne forsvares at foreslaae en Ordning, der vilde lægge Hindringer i Veien for den regelmæssige og tilstrækkelige Vandtilførsel og Forsyning af Hovedstaden, saa at Banegaardens Udvidelse mod Vest kun burde foregaae paa en saadan Maade, at Planerne hertil ikke kom i Collision med Vandvæsenets Interesser, men da det efter de Udtalelser, som fremkom fra det nævnte Medlem, maatte antages, at der i og for sig ikke vilde være nogen absolut Hindring tilstede for at flytte Filtrene andetstedshen, saa at den nuværende Filterplads blev disponibel for Jernbanen, eller for at indskrænke Sect. Jørgens Søes Vandareal, naar kun en Vandbeholder af tilsvarende Rumfang kunde forskaffes andetsteds, trængte det Spørgsmaal sig frem i Forgrunden, om det var muligt andetsteds at tilveiebringe en Vandbeholder, der kunde erstatte den Del af Sect. Jørgens Søes Vandareal, som eventuelt vilde blive optaget af de hertil overflyttede Filtre og det af Jernbanen opfyldte Terrain.

Det var vel i saa Henseende antaget, at et saadant Bassin muligvis kunde indrettes paa det Communen tilhørende Areal, Havremarken; men da Commissionen som saadan var ude af Stand til at bedømme Rigtigheden af denne Antagelse, og da der af en i Communens Vandvæsenforhold særligt sagkyndig Embedsmand blev reist bestemt Tvivl derimod, medens det var af Vigtighed, ialfald tilnærmelsesvis, at erholde Vished i saa Henseende, for ikke at fremkomme med et Forslag, med Hensyn til hvilket det var usikkert, hvorvidt de rent physiske Betingelser for Muligheden af dets Gjennemførelse vare tilstede, ansaae man det for rettest, at der tilveiebragtes de fornødne Oplysninger herom, og efter dertil erholdt Bemyndigelse fra Indenrigsministeriet henvendte Commissionens Formand sig derfor ved Skrivelse af 5te Juni f. A. til Kjøbenhavns Magistrat med Anmodning om, at der maatte blive anstillet Undersøgelser om, hvorvidt det vilde være muligt at anlægge et Vandbassin som det omhandlede i Havremarken eller andetsteds, samt om de eventuelle Bekostninger ved et slikt Anlæg.

Der blev herefter ved Magistratens Foranstaltning anstillet de paagældende Undersøgelser, om hvis Resultater vi tør henvise til den som Bilag IV trykte Skrivelse af 28de Juli f. A. fra Kjøbenhavns Magistrat med tilhørende Bilag.

Skjøndt det af disse Resultater formentligt ikke *bestemt* fremgaaer, at det vilde være *absolut* ugjærligt at anlægge et Vandbassin i Havremarken, eller hvor store Vanskeligheder og Omkostninger der vilde være forbundne med et slikt Anlæg, maa det dog efter det Oplyste og den Opfattelse, Communens vedkommende sagkyndige Embedsmænd have angaaende et slikt Anlæg, ansees for givet, at Gjennemførelsen af dette vilde støde paa saadanne Vanskeligheder og medføre saa betydelige Bekostninger, at man vistnok, ialfald indtil videre, maa afsee fra Tanken herom, og det af Udvalgsflertallet anbefalede Forslag om at søge Overenskomst truffen med Kjøbenhavns Commune om, *foruden* at afgive til Jernbanen det omtrent $4\frac{1}{2}$ Tdr. Land store Areal, som for Tiden indtages af Vandværkets Filtre, tillige at afgive en større Del af Sct. Jørgens Sø, maatte herefter betragtes som bortfaldet.

Da det imidlertid maa erkjendes at det af Filtrene for Tiden indtagne ca. $4\frac{1}{2}$ Tdr. Land store Areal, der som ovenfor bemærket nu ligger som en Enclave, paa de 3 Sider omgivet af og indkilet i Banegaardens Terrain, naturligt og i fortrinlig Grad egner sig til at inddrages under Banegaarden, naar det maatte blive muligt, uden Skade for de vedkommende betydelige Interesser, der berøres af Filtrene, at henlægge disse til et andet Terrain, troer Comissionens Flertal ikke at kunne tilraade, at Tanken om en saadan Inddragelse under Banegaarden ganske opgives, idet det neppe tør benægtes, at der vil kunne vise sig Muligheder for en Flytning af Filtrene andetstedshen (om fornødent uden Indskrænkning af Sct. Jørgens Søes Vandareal), og med Undtagelse af *Ehlers* og *Tegner* have Commissionens Medlemmer (*Wenck* dog kun subsidiært) derfor troet at kunne enes om at anbefale, at der, forsaavidt der ved fortsatte Undersøgelser og Overveielser maatte vise sig en Mulighed herfor, søges truffet en Overenskomst med Communen om Afgivelse af Filterarealet til Jernbanen.

Men om hvorvidt man bør blive staaende ved dette Forslag, hersker der Meningsforskjel imellem Medlemmerne, idet nogle (*Fenger*, *Henrichsen* og *Thomsen*) formene, at der ved denne Erhvervelse vil være forbeholdt Banegaarden en ved Terrainets Beliggenhed i Forhold til det øvrige Banegaardsareal saa gunstig Udvidelse paa dette Punkt, at den, navnlig naar tillige hensees til den Udvidelse af Banegaarden, som for Tiden foretages ved Inddragelse under samme af de Westrupske m. fl. Eiendomme, samt til den Formindskelse af Trafiken paa Banegaarden, som Havnebanen og de sig hertil sluttende Godsoplagsetablissementer antages at ville medføre, vil være tilstrækkelig for en rimelig Fremtid, og at Jernbanen, naar Forholdene have udviklet sig saaledes, at ogsaa den Udvidelse, der vil blive opnaaet ved Filterarealets Indlemmelse, ikke længere er tilstrækkelig, naturligen vil være henvist til den nye Banegaard ved Østerport, som af Commissionens Flertal under Post IV herefter foreslaaes anlagt.

Andre Medlemmer (*Adolph*, *Caroc*, *Holmblad*, *Krieger*, *Meldahl*, *Rothe* og subsidiært *Wenck*) ansee det derimod for meget usikkert, hvorvidt der vil kunne træffes Overenskomst med Communen om Afstaaelse af Filterarealet til Jernbanen, og have derfor fundet det nødvendigt i ethvert Fald at være betænkt paa en anden

Udvei, hvorhos de, selv om det skulde lykkes at træffe en saadan Overenskomst, dog ikke kunne anerkjende, at Indtagelsen af dette Areal vilde medføre en saa tilstrækkelig Udvidelse af Banegaarden, at denne skulde kunne begrunde en Opgivelse af Erhvervelsen af et i Banegaardens Nærhed beliggende ubebygget større Areal af en forholdsvis saa gunstig Beliggenhed som den syd for Banelinien liggende Ladegaardsmark, der endnu staaer til at erhverve, medens maaskee allerede en nær Fremtid vil vanskeliggjøre Erhvervelsen saavel heraf som af de tilstødende private Grunde. De mene derfor at maatte fastholde, at, hvad enten det lykkes at træffe en Overenskomst med Communen om Erhvervelsen af Filterarealet eller ikke, vil det være at anbefale, at Staten i ethvert Fald søger at sikre sig Erhvervelsen af den omhandlede Del af Ladegaarden eller eventuelt hele det til dette Etablissement hørende Areal saavel som tilstødende communale og private Grunde, som maatte være fornødne for en hensigtsmæssig Udvidelse af Banegaarden.

I Henhold hertil tillader Commissionens Flertal (*Adolph, Caroc, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen* og subsidiært (jfr. den efterfølgende Mindretals-Udtalelse) *Wenck*) sig at anbefale:

at der søges truffet en Overenskomst med Kjøbenhavns Commune om de Vilkaar, under hvilke denne vil afstaae til Jernbanen det omtrent $4\frac{1}{2}$ Tønder Land store Areal, som for Tiden indtages af Vandværkets Filtre, medens Undertegnede, *Adolph, Caroc, Holmblad, Krieger, Meldahl, Rothe* og subsidiært (jfr. den efterfølgende Mindretals-Udtalelse) *Wenck, desuden* anbefale:

at de til Ladegaarden henhørende Arealer eller saadanne Dele heraf samt af tilstødende Communen og Private tilhørende Grunde, som efter en af Indenrigsministeriet approberet Plan maatte udfordres til Udvidelse af Banegaarden hen over Ladegaardens Terrain, i ethvert Fald og fortrinsvis erhverves for Jernbanen ved Kjøb eller Expropriation, ifald Staten ikke ved Overenskomst kan opnaae Ret til indenfor en vis Frist at erholde hele Arealet eller Dele af samme overdragne mod et fastsat Vederlag.

II. Udvidelse af Kjøbenhavns nuværende Banegaard ved Indtagelse af Arealer øst for samme, fortrinsvis bestemte til Betjening af Persontrafikken.

Ved de i forrige Afsnit omhandlede Forslag var der alene tænkt paa at tilveiebringe Midler til en Udvidelse af Godsbanegaarden, men derimod ikke paa at skaffe det fornødne Areal til Udvidelse af Personbanegaarden, hvortil der dog efter det foran udviklede — efter kortere eller længere Tids Forløb — maa antages at ville vise sig Trang, selv om en Del af Trafikken ved Anlæg af Stationer paa andre Punkter af Byen, afledes fra den nuværende Banegaard. En Udvidelse af Personbanegaarden kan, naar Godsbanegaarden bliver liggende paa sin nuværende Plads og udvides mod Vest, ikke finde Sted i andre Retninger end mod Øst, og der er af Commissionens tekniske Bistand fremstillet forskellige Alternativer for en slig Udvidelse. Man har imidlertid

fastholdt, at Planer, som i særlig Grad altererede allerede eksisterende Gade- og Veiforhold, ikke burde komme i Betragtning, og har derfor ment ganske at maatte see bort fra tvende Planer (Spec. No. 26 og 27), der ikke vare uden tiltalende Sider, men som, ved at henvælge Nordbanernes Trafik til en egen Banegaard paa Vandværkets Terrain, i større eller mindre Grad vilde nødvendiggjøre en Afspærring og delvis Nedlægning af Vesterfarimagsgade, hvorved disse Planers Gjennemførelse maatte antages at ville støde paa tilsvarende Vanskeligheder fra Kjøbenhavns Communes Side som det foran omhandlede Project til Anlæg af en Personbanegaard paa Terrainet mellem den nuværende Banegaards Østgrændse og Boulevarden (Spec. No. 5).

Fremdeles er der af den tekniske Bistand paa Grundlag af den i det Foregaaende nævnte efter medundertegnede *Meldahls* Idee skitserede Plan fremstillet en modificeret Skitse (Spec. No. 22), der i sine Hovedtræk gaaer ud paa at lægge en større Forbygning syd for den nuværende Hovedbygning for Persontrafikken og Sidebygninger og Perroner øst for samme. Herefter vilde den nuværende Ankomstbygning blive bibeholdt som Ankomstlocale for Vestbanernes Tog, medens den nuværende Afgangsbygning blev indrettet til Contoirer og Localer for den indre Tjeneste samt til Afgangslocaler for Vestbanerne m. v. med Vestibule og Adgang i Forbygningens vestlige Del. Nordbanens ankommende Tog vilde komme til at kjøre til en umiddelbart langs østre Side af den nuværende Afgangsstation anlagt Perron med Udgang gennem en Passage i Forbygningens østlige Del, medens Afgangen af Nordbanens Tog vilde skee ad en ny Sidebygning og Perron i Øst. Ved Vurderingen af denne Plan maatte det imidlertid erkjendes, at Forholdene for Afgangen med Vestbanetogene og Ankomsten af Nordbanetogene vare mindre heldige, hvorhos det for Driftens Vedkommende neppe vilde være hensigtsmæssigt at lukke Stationsbygningen i sin Helhed ved en Forbygning og saaledes anlægge Etablissementet i en Slags Sækform, hvorved Tilførselen af de Vogne, der ofte i det sidste Øieblik maa tilhænges afgaaende Tog, vilde blive forhindret. I Betragtning heraf, samt da det derhos vilde være overordentligt vanskeligt, naar denne Plan skulde udføres, at bestride Driften paa en tilfredsstillende Maade i den Tid, da den nuværende Afgangsbygning vilde være under Ombygning, har Commissionen overveiet andre Maader at tilveiebringe den fornødne Udvidelse af Personbanegaarden, navnlig den, nord for den nuværende Hovedbygning for Persontrafikken at lægge en særlig Bygning til Betjening af Nordbanens Tog, og efter Undersøgelse af forskjellige Former for en slig Udvidelse er man bleven staaende ved den efter en Skitse af undertegnede *Meldahl* under Samvirken med undertegnede *Rothe* og Oberst *Hedemann* nærmere bearbejdede Plan (Spec. No. 25), der indenfor sine Grændser ogsaa tilsteder andre beslægtede Løsninger af Opgaven.

Efter denne Plan (Spec. No. 25) vilde den nuværende Hovedpersonbanegaard med en Forlængelse af Afgangsperronen mod Nord blive bibeholdt som Ankomst- og Afgangsstation for Vestbanernes Tog, medens en Bygning for Nordbanens Tog er lagt nord for samme i umiddelbar Tilslutning til dens nordlige Del. I Forbindelse hermed er tænkt anlagt et Reservespor med tilhørende Bygning og Perron vest om den nuværende Hovedperson-

banegaard til Benyttelse som Reservespor for Vestbanernes ankommende Tog, forsaavidt disse under særlige Forhold vanskeligt skulde kunne finde Plads ved den ordinaire Ankomstperron, hvorhos der for Klampenborgbanens Expedition er tænkt anlagt en mindre local Stationsbygning i Banegaardens nordøstlige Grændse. Denne Plan synes at indeholde heldige Betingelser for at fyldestgjøre Trafikens Fordringer, idet der vilde tilveiebringes tilstrækkeligt lange Perroner til Expedition af Tog af anseelig Størrelse og til alle fornødne Ventese og lignende Localiteter langs samme. Efter dette Project vilde man derved, at hvert Tog kunde expederes gennem sine særlige Ventese og særlige Perroner, kunne opnaae, hvad der under stærk Frekvents kan blive en Nødvendighed, at expedere Tog, ankommende og afgaaende i alle Retninger, hver 15de Minut. Derhos rummer dette Project ogsaa en Mulighed for yderligere Udvidelse, idet de 2 Sider af Hovedbygningen for Vestbanetogene vilde kunne forlænges ikke ubetydeligt ved Tilbygninger mod Syd og derved faae yderligere Plads til Perroner og Expeditionslocaler. I økonomisk Henseende har dette Project den Fordel, at det gaaer ud paa Bibeholdelsen omtrent uforandret af den nuværende Hovedbygning for Persontrafiken, og dette medfører atter, at Gjennemførelsen af Projectet kan skee efterhaanden, uden at gribe forstyrrende ind i den daglige Drift. Det forudsætter kun en forholdsvis ringe Forandring med Hensyn til Veie og Gader samt Dispositioner over nærliggende Arealer, eftersom det ifølge Planen kun vil være nødvendigt at forlægge Vesterfarimagsgade saa langt imod Øst, at Gadens østlige Grændse kommer til at dannes af en Linie, dragen fra Jernbanegades nordvestlige Hjørne ned paa Vandværkets Kulhus og fortsat videre hen til Gyldenløvesgade. Som en Følge heraf vilde de Arealer, der af Jernbanen vilde være at erhverve til Banegaardens Udvidelse og Vesterfarimagsgades Forlæggelse, udgjøre:

af Vandværkets Grund	ca. 23,000	□ Al.
hele den triangulaire Byggegrund, der omgives af Vesterfarimagsgade, Nørrefarimagsgade og Gyldenløvesgade, af Areal	ca. 13,300	□ Al.
andre mindre Arealer deriblandt den mindre, vestlige Ende af Bygningscarréen mellem Jernbanegade og Vandværket, til- sammen	ca. 2,400	□ Al.
	<hr/>	
	i Alt...	ca. 40,000 □ Al.

Ifølge det af den tekniske Bistand forfattede calculatoriske Overslag (Bilag III) er det antaget, at dette Anlægs Gjennemførelse, foruden Udgiften ved Erhvervelse af det nævnte Areal paa ca. 40,000 □ Alen, vilde andrage ca. 1,550,000 Kr., hvortil eventuelt vilde være at lægge et Beløb af ca. 600,000 Kr., forsaavidt Hovedbygningens tvende Sidebygninger, som antydet, tillige bleve forlængede mod Syd.

Vel har man ved dette Project opkastet det Spørgsmaal, om man ikke, istedetfor at hjælpe sig med Tilbygninger til det Gamle, der ikke antoges at kunne blive fyldestgjørende i alle Retninger, og som muligvis heller ikke vilde blive tiltalende for Øiet, handlede rigtigere ved at rive hele den nuværende Hovedbygning for Persontrafiken ned og istedet herfor paa samme Sted opføre en hel ny Personbanegaard,

hvorved Jernbanen da muligvis kunde spare sig Erhvervelsen af det kostbare Areal paa østre Side af Vestre Farimagsgade. Men selv om man, naar Forandringen skulde skee, muligvis vilde kunne sætte sig ud over de utvivlsomt betydelige Bekostninger ved Ombygningen og de Vanskeligheder ved Driftens Besørgelse under Ombygningen, som en slig fuldstændig Nybygning vilde medføre, maa det ifølge de særligt Sagkyndiges Formening efter den Beliggenhed, som Personbanegaarden nu engang har, og den Maade, hvorpaa Banelinierne indledes i samme, for en slig total Ombygning ansees fornødent, at Banegaarden udvides imod Øst omtrent i samme Omfang, som det foran omhandlede Project fordrer, medens paa den anden Side en saadan Udvidelse ogsaa vilde være tilstrækkelig for Gjennemførelsen af en Plan til en total Ombygning af Hovedpersonbanegaarden, og da dette sidstnævnte Project altsaa ikke vilde foranledige nogen Forandring i det tidligere fremsatte med Hensyn til Spørgsmaalet om *den locale Udvidelses Omfang eller Begrændsning*, har der ikke været Anledning til at komme nærmere ind paa Drøftelsen af denne Tanke.

For at undgaae Erhvervelsen af dette Areal, er der under Forudsætning af, at det under Punkt I omhandlede Filterareal og et større Terrain i den nordre Del af Sect. Jørgens Sø blev erhvervet for Jernbanen, af medundertegnede *Thomsen* fremsat et skitseret Project (Spec. No. 29), hvorefter er tænkt opført en ny Hovedbygning for alle Hovedbanernes Persontrafik i den sydvestlige Del af Banegaarden ved Gl. Kongeveis østlige Ende med lettet Adgang fra den indre By ved en Gade, anlagt i skraa Retning fra Frihedsstøtten hen til Pladsen foran den nye Hovedbygning. Ved denne Forlæggelse af Hovedbanernes Persontrafik imod Vest vilde vindes hele det Terrain, som nu i Øst optages af denne Trafik, og som altsaa, med Omdannelse af den nuværende Hovedpersonbanegaard til Varehus, vilde tilføre Godsbanegaarden en betydelig Udvidelse. Det maatte selvfølgelig ansees for en Fordel ved denne Plan, at den ikke nødvendiggjorde nogen Udvidelse af Banegaardens Terrain mod Øst eller Forlæggelse af Farimagsvæien, ligesom ogsaa at den vilde kunne gennemføres uden væsentlig Vanskelighed for Driftens Besørgelse under Udførelsen, men det er paa den anden Side fremhævet mod denne Plan, at det er tvivlsomt, om der paa det paagældende Terrain vilde være tilstrækkelig Plads til at gennemføre et saadant Anlæg, ligesom det neppe vilde findes rigtigt ved Opførelsen af en ny Hovedbygning for Hovedbanernes Persontrafik at vende Forholdene saaledes om, at Godsbanegaarden kom til at ligge Byens Centrum nærmere, medens Personbanegaarden samtidigt fjernedes forholdsvis og tildels endogsaa vel langt herfra. Derhos blev det fremhævet, at Hensigtsmæssigheden af den nuværende Personbanegaardsbygning's Omdannelse til Varehus maa ansees for saa problematisk, at det maaskee endog vilde være rigtigere helt at nedrive den og opføre et Varehus fra Nyt, hvorved altsaa den Fordel, som Benyttelsen af denne Bygning skulde medføre, vilde blive illusorisk.

Da nu imidlertid den Forudsætning, hvorpaa dette Project ialfald delvis hvilede, nemlig Muligheden af en Erhvervelse af en større Del af Sect. Jørgens Sø, vistnok maa betragtes som bristet, maa det allerede af denne Grund være meget tvivlsomt,

hvorvidt det overhovedet lader sig gennemføre, og Commissionens Flertal har derfor anseet det for rettest, at man søger at sikre sig den Adgang til Udvidelse mod Øst, som efter det Fremstillede vil nødvendiggjøres af Anlæg paa dette Punkt, ved at forskaffe sig Communes Samtykke til Vesterfarimagsgades Forlæggelse til den ovenfor angivne østlige Linie, og ved at erhverve for Jernbanen de for Banegaardens Udvidelse og Gadeforlæggelsen nødvendige Arealer, som ovenfor ere nævnte. Da disse Arealer imidlertid alle tilhøre Københavns Commune, der, efter hvad der er oplyst, paatænker snarest muligt at afhænde dem af disse, der ere bestemte til Bebyggelse, og da det ikke kan ventes, at Kommunen vil undlade at sælge disse Grunde af Hensyn til en blot mulig fremtidig Udvidelse af Banegaarden, naar det er uvist, ikke alene *naar*, men ogsaa *om* den i Virkeligheden vil blive gennemført, vil det være nødvendigt, at der inden en vis *kortere* Frist, men dog tilstrækkelig lang til, at Regjeringens eventuelle Foranstaltninger i Henhold til Commissionens Forslag kunne være tilendbragte en passende Tid forinden, t. Ex. den 1ste October 1882, tages Bestemmelse om, hvorvidt man vil erhverve disse Arealer, og at der saavel om Gadens Forlæggelse som om disse Arealers eventuelle Erhvervelse træffes Overenskomst med Kommunen.

I Henhold hertil tillader Commissionens Flertal (*Adolph, Caroc, Ehlers, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen, Wenck*) sig at anbefale:

at der søges truffet Overenskomst med Københavns Commune om i Anledning af en Udvidelse mod Øst af Københavns Banegaard at indrømme en partiel Forlæggelse af Vesterfarimagsgade til Vest for en Linie, dragen fra Jernbanegades nordvestlige Hjørne til Vandværkets Kulhus og videre hen til Gyldenløvesgade, under Forbehold af, at Gadens Brede ikke formindskes og dens Forhold til de underjordiske Ledninger ordnes paa fyldestgjørende Maade, samt at afstaae de ved Vesterfarimagsgade beliggende, Kommunen tilhørende Arealer, som maatte udfordres til Banegaardens Udvidelse og Gadens Forlæggelse, imod at der inden den 1ste October 1882 forelægges Kommunen en af Indenrigsministeriet approberet Plan til Banegaardens Udvidelse, hvorved saadan Afstaaelse og Forlæggelse nødvendiggjøres, og Arealerne begjæres overdragne. Dette skal dog for de til Vandværket hørende Arealers Vedkommende skee saaledes, at disse endelig først inddrages under Banegaarden til det Tidspunkt, da det med et Aars Varsel begjæres af Kommunen eller Staten. Denne sidste vil have at give Kommunen fuld Erstatning — eventuelt efter Taxation af en i Henhold til Frd. 5te Marts 1845 bestaaende Taxationcommission eller i Mangel af en saadan af uvillige inden Retten udnævnte Mænd — for Værdien af de Arealer med derpaa staaende Bygninger, Hegn m. m., som afgives til Gadernes Forlæggelse eller Banegaardens Udvidelse, og for de Omkostninger, som Gadeforlæggelsen iøvrigt maatte medføre, medens der ikke bliver at yde noget Vederlag til Kommunen for de Dele af de paagjældende Gader eller Veie, som inddrages under Banegaarden, ligesaa lidt som — selv-

følgelig — for de Dele af bemeldte Gader eller Veie, der vedblive at være Gader eller Veie.

Det maa ansees som en Følge af en Overenskomst som den her angivne, at Communen indtil det ovennævnte Tidspunkt ikke maatte afhænde noget af de ovenfor nævnte til Gadeforlæggelse eller Jernbanens Benyttelse fornødne Arealer eller disponere over disse paa saadan Maade, at de ikke med et Aars Varsel kunne frigjøres til anden Anvendelse.

III. Anlæg syd for Vesterbrogade. Som foran anført, gik den *Plan* til Anlæg syd for Vesterbrogade (*Spec. No. 33*), der har været Udgangspunkt for Comissionens Forhandlinger under dette Punkt, ud paa Anlæg af Spor samt af Oplagspladse og Oplagsskure paa en Udvidelse af Kaien langs Kallebodstrand i Tilslutning til den der liggende Havnebane. Det Forbillede, som ved denne Plan i de store Træk har foresvævet de Medlemmer, der have sluttet sig til samme, maa nærmest søges i de betydelige Kai-Anlæg, der andetsteds i flere Handelsbyer, saasom Antwerpen, Rotterdam og Hamborg, ere gennemførte til Lettelse for Samkvemmet mellem Jernbane- og Skibstrafiken, og som bestaae af udstrakte Sporanlæg langs Kaierne med omfattende Oplags- og Lager-Etablissementer langs med og tildels over Sporene. Man har strax været paa det Rene med, at der ved en By som Kjøbenhavn, hvis Handelsomsætning ikke taaler Sammenligning med de nævnte Byers, i al Fald ikke i en nærmere Fremtid kunde være Tale om at gennemføre Anlæg af tilsvarende Omfang. Her vilde kun blive Tale om et Anlæg af langt mindre Omfang, som dog maatte give Plads, dels for et større Antal Jernbanespor, dels for en større Udvikling af Oplagspladse og Skure af simpel Construction og Udstyr til midlertidig Opbevaring af saadanne Varer, der ikke taale at henligge under aaben Himmel. Dette Anlæg skulde for en væsentlig Del være beregnet paa umiddelbart ved Skibenes Anlægspladse at tilveiebringe en let Forbindelse mellem Jernbane og Skib for de Varer, som kunne antages at ville benytte begge disse Transportmidler, altsaa af Udførselsgjenstande især for Korn og andre Landvæsensproducter m. v. og af Indførselsgjenstande især for visse grove Varer som Kul, Tømmer, Jern, Cement m. m. Man havde ikke engang tænkt sig hele dette Anlæg udført paa eengang, men efterhaanden som det viste sig, at Trangen dertil blev følelig. Dette maatte da medføre, at de fornødne Arealer ikke bleve anvendte paa en saadan Maade, at deres Anvendelse i dette Øiemed i Fremtiden vilde blive forhindret. Ifølge den ovennævnte Plan skulde hele Kaien langs Kallebodstrand og Gasværksløbet fra Langebro hen til Kvægtorvets østre Grændse i en Længde af ca. 3000 Fod ved en Tilbagerykning af Façadelinien udvides fra den nu bestemte Brede af 160 Fod fra Bolværket (Kvæsthusgades og vedliggende Kais Brede) til indtil 300 Fod mellem Bolværket og Huslinien. Af denne Strækning vilde de Dele, som nu optages af Ryssensten Badeanstalt og den ny Tømmergrav, rettest foreløbigt blive liggende, dels fordi det vilde være forbunden med større Udgift at expropriere dem, dels fordi det vilde blive nødvendigt med stor Bekostning at overdække eller opfylde en Del af Graven, og det vilde vistnok være tilstrækkeligt foreløbigt

ikkun at indtage under Anlægget de vest for Tømmergraven beliggende Dele af Terrainet i ca. 1600 Fods Længde, naar kun Terrainets Brede paa hele Længden strax reserveredes, saaledes at der ikke blev disponeret over de til Bebyggelse udlagte Karréer imellem den tilbagerykkede og den oprindeligt her paatænkte Façadelinie. Anlægget var tænkt gennemført ved en Række af dobbelte Kran- og Læssespor langs Bolværket med en Række store Skure bagved disse foruden 3 à 4 Sporlinier ind imod en større Oplagsplads mellem disse Spor og den egentlige Gade, der i passende Brede og med et tilstrækkeligt bredt Fortoug vilde komme til at ligge langs Husrækken. Arrangementet af Spor, Pladse og Skure kunde imidlertid ogsaa gennemføres paa andre Maader, f. Ex. ved tillige at lægge Sporlinier mellem Gaden og Oplagspladsen bag Skurene, eller ved paa sine Steder at lægge dybe Skure ligefra Bolværkssporene til Gaden med Tverpassage-Porte for Jernbanespor, ligesom der ogsaa engang i Tiden istedetfor Skurene kunde skaffes yderligere Oplagsrum ved at opføre høie Pakhuse, naar dette maatte behøves; men alt dette er Detailler, som maatte afgjøres efter den practiske Trang, der maatte vise sig, naar Anlægget skulde gennemføres eller udvides. Hovedsagen maatte være, at der her skaffedes behørig Plads for Nutid og Fremtid, og det paa saadan Maade, at den offentlige Gadefærdsel ikke kom til at over-skjære den Trafik, der foregaaer fra Skib til Pakhus, Oplagsplads og Jernbanens Vogne, eller omvendt. Dette antoges at ville kunne opnaaes, idet der her udenfor Gadelinien baade vilde vindes Plads for Banetog til at hidføre, aflæsse og bortføre Gods, der skal udvexles med Skibene i denne Del af Havnen, og til midlertidigt Oplag af det Gods, der medføres af Jernbane og Skib, men ikke strax kan videretransporteres henholdsvis pr. Skib eller Bane. Skibene kunne imidlertid ikke udelukkende forudsættes ladede med Varer til eller fra Jernbanen, men ville ogsaa tilføre og hente andre Gjenstande for Skibs-transporten til eller fra Byen, og da der maatte være samme Ret for disse Varer som for Varer, der stode i Forbindelse med Jernbanetrafiken, til at af- og paalæsses samt midlertidigt oplægges paa disse Terrainer, burde man ikke tænke sig Anlægget udelukkende anvendt til Benyttelse for Trafiken med Jernbanen, men maatte ansee det for rettest, at det i det Hele var til *almindelig* Afbenyttelse for det handlende Publikum, idet denne Kai antoges at ville blive den naturlige og nærmeste Havneplads for hele den vestre Del af Byen. En Følge heraf maatte det da være, at man *ikke* maatte tænke sig Anlægget som *et egentligt Banegaardsanlæg*, udført og drevet af Jernbanen og efter de Regler, der med Udelukkelse af al anden Trafik gjælde for Banegaardes Benyttelse, men maatte betragte det som *en videre stedlig Udvikling* af den her anlagte *Havnebane*, saaledes at det hele Anlæg kom til at bevare den samme almindelige Karakter til fælleds offentlig Brug, som Havnebanen har. Denne Anlæggets Karakter vilde formentlig ikke blive altereret derved, at man, saavidt fornødent, indhegnede Pladsene og til Tider aflukkede disse og Skurene for Uvedkommende til Beskyttelse for de der henliggende Varer, ligesom dette formentlig er Tilfældet med de af Havnevæsenet opførte Skure i Havnegade, Kvæsthusgade eller paa Larsens Plads, og en yderligere Consekvens heraf har det maattet være, at man har tænkt sig, at, medens de fornødne *Spor* anlagdes og dreves af Jernbanen, vilde de paagjældende *Oplagsrum* og *Oplagspladse* være at anlægge og

drive af Grundens Eier, Communen eller Havnevæsenet, hvad enten dette nu skete ved Communen eller Havnevæsenet selv eller ved Andre, hvem Retten overdroges til under Iagttagelse af nærmere fastsatte Regler og taxtmæssige Bestemmelser at udnytte Anlægget. Hvad der især taler for den foreslaaede Udvidelse af Kaien ved Kalleboderne, er iøvrigt den ved Anlægget af Gammel Holms Kai ved Havnegade gjorte Erfaring, hvorefter dette Anlæg, der i Gjennemsnit vel har en Brede af ca. 90 Fod, og som ned imod Nyhavn udvider sig til ca. 150 Fod, allerede nu, skjøndt ikke mange Aar ere forløbne siden dets Udførelse, saavidt bekjendt, har vist sig at være altfor smalt for den dertil henviste Trafik og maa antages at ville vise sig endnu uhensigtsmæssigere, efterhaanden som Benyttelsen af Havnebanen tager til, og man har derfor ment, at der nu ved et nyt Kai-Anlægs Gjennemførelse turde være en stærk Opfordring til at sikre en rigelig og tilstrækkelig Brede for den Skibs- og Jernbanetrafik, som her formentlig kan ventes at ville udvikle sig. Det er i saa Henseende af de Medlemmer, der slutte sig til denne Opfattelse, navnlig fremhævet, at, naar der skal anlægges flere (4 à 5) Jernbanespor, Skure, Pakhuse samt Oplagspladse og dernæst en bred Gade til offentlig Færdsel, kan den nu bestemte Brede af 160 Fod ikke blive tilfredsstillende, hvilket formentlig særligt bestyrkes ved en Betragtning af Kaibreden ved Kvæsthusgade, naar man tænker sig denne delt og benyttet paa den antydede Maade ved en 30 Alens Gade, 4 à 5 Spor og Skure imellem disse.

Det maa derhos bemærkes, at denne Plans Udførelse ingenlunde vilde træde hindrende iveien, dersom man engang skulde beslutte sig til at anlægge en ny Godsbanegaard paa den foran omhandlede af medundertegnede *Wenck* foreslaaede Maade, nemlig ved Opfyldning af en Del af Kallebodstrand syd for Gasværksløbet (Spec. No. 4 og 6). Tvertimod vilde der gennem et slikt Anlæg, naar i Tidens Løb Kai-Anlægget ikke længer var tilstrækkeligt til at fyldestgjøre Trafikens Krav, paa forholdsvis let og naturlig Maade kunne tilveiebringes en Udvidelse af Banegaardslocaliteterne, mod hvilken der under saavidt fremskredne Trafikforhold, som maatte være en Forudsætning for Kai-Anlæggenes Utilstrækkelighed, næppe vilde kunne reises saadanne Indvendinger som dem, der have bevæget Commissionens Flertal til for Tiden at see bort fra denne Plans Gjennemførelse.

Omkostningerne ved det her omhandlede Kai-Anlægs Udførelse i dets fulde Udstrækning ere i det blandt Bilagene værende calculatoriske Overslag (Bilag III) beregnede til *1,150,000 Kr.* foruden et Beløb af *360,000 Kr.* til de Oplagsskure, som eventuelt vilde være at opføre af Jernbanen, Havnevæsenet eller Communen. Af Arealer vilde behøves ca. *100,000 □ Alen.*

Ogsaa imod det her omhandlede Project til Kai-Anlæg er der i Commissionen reist Indvendinger. Navnlig har man bemærket, at der vil komme noget uklart frem derigjennem, at Terrainer, væsentligt bestemte til Oplægning af Varer til eller fra Jernbanen, skulde optage disse, være sig i indhegnede eller uindhegnede Rum, hvorved der enten skydes en ny, og som det synes overflødig

Person ind imellem den, som bringer, og den, som modtager Varerne, eller Varerne komme til at ligge ubeskyttede og ubevogtede i det Tidsrum, som forløber mellem Varernes Ankomst til og Afgang fra Terrainet, hvilket undertiden maaskee kan blive temmelig langvarigt. Skulde Anlægget især tjene Jernbanetrafiken, burde det formentlig udelukkende sortere under og anlægges af Jernbanen. Skulde det derimod især tjene den *almindelige* Trafik, maatte den hele Sag ansees for en Københavns Commune eller Havnevæsenet udelukkende vedkommende Sag, som det maatte tilkomme disse Institutioner at tage Bestemmelse om og gennemføre; men i saa Fald syntes Sagen ikke at henhøre under den Commissionen stillede Opgave. Ved den for Havnebanen af Indenrigsministeriet approberede Plan maa der antages sørget for, at denne erholder de nødvendige Vilkaar for bekvem Aflæsning og Paalæsning samt for Færdselens fri Bevægelse. Skulde Jernbanen behøve mere, og især skulde den behøve Oplagspladse syd for Vesterbro, da ville saadanne utvivlsomt kunne erhverves, men de burde da søges behandlede som andre Jernbanen tilhørende Pladse, og de Varer, som der oplægges, burde ligge under dens Forvaring og Ansvar. Ved Siden heraf er det, i Modsætning til hvad ovenfor er fremhævet, forekommet nogle Medlemmer meget tvivlsomt, om ikke dette Project er altfor vidt anlagt, eftersom den Plads ved Bolværket, der for Skibstrafiken tiltrænges, synes at maatte kunne tilfredsstilles ved en Kai af 100 Fods Brede langs Bolværket og ved Siden heraf en Gade af 60 Fods Brede mellem Pladsen og Husrækken, eller i Alt 160 Fod, som er den for Kaien normerede Brede, hvorimod en Udvidelse af Kaien til 300 Fods Brede neppe engang vilde være til særlig Fordel for Skibstrafiken, da Forskjellen mellem Udgiften ved Transporten mellem Skibene og de fra Bolværket fjernere liggende Punkter af Kaien og Udgiften ved Varernes Transport til en nærliggende Plads ikke vilde være af væsentlig Betydning. Det, der skulde vindes ved en saadan Udvidelse, kunde derfor neppe antages at staae i et passende Forhold til de Værdier af kostbare Byggegrunde af i Alt ca. 100,000 □ Alens Størrelse, som maatte ofres for et saadant Anlæg. De Medlemmer, som have forfægtet denne Paastand, have ikke været uopmærksomme paa de Misligheder, som til Tider have vist sig at være en Følge af, at Gammel Holms Kai ved Havnegade ikke er udlagt i en større Brede end gennemsnitligt ca. 90 Fod, men da Communen, formentlig netop i den samme Erkjendelse, havde beregnet Kaien ved Kallebodstrand paa en Brede, som var omtrent dobbelt saa stor som Havnegades Brede, nemlig 160 Fod, saa maatte en saadan Tilvæxt af Kai-Terrainer ved en ny Kai af ca. 3,000 Fods Længde og i næsten dobbelt saa stor en Brede som Gammel Holms Kaien antages at være fyldestgørende endog i en fjernere Fremtid for den Trafik, som her kunde ventes. Disse Medlemmer af Commissionen antog derhos ikke, at Trafiken i denne Del af Havnen nogensinde vilde blive saa betydelig som fra den anden Side forudsat, naar hensees til, at Adgangen til denne Kai besværliggjøres for Skibene, ved at 2 Broer skulle passeres, inden de naae herhen, og det derfor maa forventes, at eventuelle, mere bekvemt beliggende Kai-Anlæg andetsteds, til Exempel ved Havnens Udvidelse imod Nord, i sin Tid vilde blive foretrukne af Skibene, og den tiltagende Trafik derved tildels afledes fra Kallebodkaien. Men i ethvert Fald holde disse Medlemmer for, at den paaregnede Brede af 160 Fod vil være tilstrækkelig baade for Nutid og en

lang Fremtid, dersom Oplægningen af den Del af Skibenes Gods, der særligt vedrører Jernbanen, kunde henvises til et Jernbanen tilhørende Plads- og Oplags-Anlæg i Nærheden af Kaien.

I saa Henseende kan eksempelvis henvises til et *Project (Spec. No. 34)*, der tilsigter paa det Terrain, som imellem Bernstorffsgade og Rewentlowsgade er beliggende syd for Ny-Vestergades Forlængelse, at indrette et Anlæg af ca. 34000 □ Alens Størrelse, bestaaende af en Plads paa 15000 □ Alen og 2 Varehuse, hvert paa 9500 □ Alen, beliggende med den ene Side ud til hver sin Gade og med den anden ind til Pladsen, hvorpaa er tænkt anlagt de fornødne Spor navnlig langs Varehusene. Planen vilde om fornødent endog kunne udvides f. Ex. mod Øst ved at optage i sig den søndre Del af Bernstorffsgade og af Grundene øst for denne Gade eller mod Nord ind paa de mellem Ny-Vestergades Forlængelse og Vesterbrogade samt mellem Bernstorffsgade og Rewentlowsgade beliggende Arealer, hvoraf den største Del allerede tilhører Jernbanen. Til et saadant Etablissement af Pladse og Varehuse vilde man kunne henvise alt det Gods til eller fra Skibene, der midlertidigt maatte oplægges, fordi det ikke strax kunde videretransporteres pr. Skib eller Bane, medens den directe Af- og Paalæsning mellem Skib og Jernbanevogn vilde foregaae paa Havnebanens Spor efter dette Sporanlægs Bestemmelse. Denne Plan vilde vistnok adskille sig væsentligt fra det egentlige Kaiproject, navnlig derved, at dette sidste indeholder Muligheden for *den directe Oplægning umiddelbart ved Skibenes Anlægsplads*, medens efter den her omhandlede Plan, en fornyet Af- og Paalæsning samt Transport paa Spor i et nyt større Omfang ikke vilde kunne undgaaes. Hvor man kan indrette sig saaledes, at der spares een Omlæsningsmanipulation mellem Jernbanevognene eller Bolværket og Oplagspladsen, er det utvivlsomt en Fordel; men det har stillet sig tvivlsomt for disse Medlemmer, om den Fordel, man i saa Henseende kunde opnaae ved Kaiprojectet, stod i noget rimeligt Forhold til, hvad der derfor maatte offres.

Det vil af den her givne Fremstilling sees, at Meningerne have været delte med Hensyn til den Maade, hvorpaa Anlæg af den omhandlede Art syd for Vesterbrogade hensigtsmæssigst burde gennemføres, navnlig ogsaa fordi Medlemmerne ere af noget forskellige Anskuelser angaaende det Omfang, som Trafiken ved den ny Kai ved Kallebodstrand kan ventes at ville faae. Derimod har der for Medlemmerne af Flertallet ikke været nogen Tvivl om, at de paagjældende Anlæg af Godsoplagspladse m. v., paa hvilken Maade de nu end maatte blive gennemførte, burde slutte sig til den nu anlagte Havnebane *uden Forandring af dennes Retningslinie*, idet det har forekommet Flertallet, at man ikke uden tvingende Nødvendighed burde komme ind paa en Forlæggelse af denne Bane, der vilde udkræve Forandringer i det bestaaende legislative Grundlag for samme og, ved at bringe Forstyrrelse ind i alt bestaaende Anlæg, sikkert støde paa Vanskeligheder. Da der nu ikke foreligger en saadan tvingende Nødvendighed, eftersom der, saaledes som vist, enten paa den ene eller den anden Maade vil kunne skaffes Godsoplagspladse m. v. ved

Havnebanen syd for Vesterbro, ligesom der heller ikke i denne Banes nuværende Retning ligger nogen absolut Vanskelighed for en Tilknytning til en fremtidig *Bane til Christianshavn og Amager*, har man ikke fundet, at der var tilstrækkelig Anledning til at basere sine Forslag paa en saadan Forandring af Banens Retningslinie, og Flertallet maatte altsaa allerede af denne Grund have Betænkelighed ved at slutte sig til det af det ene Mindretal (medundertegnede *Tegner*) fremsatte Forslag til Anlæg syd for Vesterbrogade, der forudsatte en Forlæggelse af Havnebanen, og dette saa meget mere som det Sted imellem Stormgadens Forlængelse og Kallebodkaeien, hvor dette Mindretal nu foreslaaer en Godsbanegaard anlagt, navnlig paa Grund af Terrainets Høideforhold, er lidet gunstigt for et saadant Anlæg, og som Anlægget af en fuldstændig Godsbanegaard syd for Vesterbrogade og navnlig dens Omdannelse til ogsaa at tjene som Personbanegaard for en Amagerbane uden Tvivl vilde gjøre det nødvendigt at bygge en Tunnel under Vesterbrogade, saaledes som tidligere foreslaaet af den forrige Jernbanebestyrelse, dengang denne havde paatænkt at anlægge en Godsbanegaard syd for Vesterbrogade.

Ligeoverfor den i Commissionens Flertal tilstedeværende Meningsforskjel om den Maade, hvorpaa de ovenomhandlede Anlæg i *Tilslutning til den nuværende Havnebane* blive at gennemføre, vil det forstaaes, at Flertallet ikke har ment at burde udtale sig ubetinget for eller imod noget af de gjorte Forslag eller tilraade, at noget af disse — med Udelukkelse af det andet — strax søges gennemført eller sikret, men derimod maatte ansee det for heldigst, om Forholdet foreløbigt kunde ordnes ved, at der med Communen blev truffen et Arrangement om, at der Intet foretoges til Præjudice for dette Spørgsmaals endelige Afgjørelse i Løbet af en vis nærmere begrændset Frist, efterat Havnebanen er taget i Brug for Trafiken, for at man i Løbet af et saadant Tidsrum gennem den Udvikling, som dette Anlæg maatte tage, kunde blive i Stand til ad Erfaringens Vei at danne sig en nogenlunde sikker Anskuelse om, hvad der maatte være det Rette.

Da der nu ved Loven af 15de Marts 1878 om Forandring i Lov om forskjellige Jernbaneanlæg af 24de Mai 1875 er givet Regjeringen Bemyndigelse for et Tidsrum af 3 Aar fra Dagen for Havnebanens Aabning for Driften, altsaa indtil den 1ste October 1883, til at afgjøre, om der til Forbindelse mellem Havnebanen og Hovedbanegaarden foruden Niveausporet over Vesterbrogade tillige skal anlægges en Tunnel under samme, og da den Omstændighed, at dette Spørgsmaals Afgjørelse saaledes er holdt aaben i det nævnte Tidsrum, vil kunne medføre, at der af Hensyn til et eventuelt Tunnelanlæg ikke disponeres over Jernbanens Grunde mellem Bernstorffsgade og Rewentlowgade, forekommer det Commissionen, at Forholdet naturligt maatte kunne ordnes derved, at, medens Staten paa sin Side af Hensyn til bemeldte Tunnelanlæg forpligtede sig til indtil den 1ste October 1883 ikke at disponere over hele det den tilhørende Terrain mellem de tvende nævnte Gader, forpligtede Communen sig paa den anden Side til indtil samme Tidspunkt hverken at disponere over de øvrige, Communen tilhørende Grunde mellem samme Gader eller til at foretage Dispositioner over Grundene langs Kaeien, hvorved dennes Udvidelse til en Brede af 300 Fod præjudiceredes.

I Henhold hertil tillader Commissionens Flertal (*Adolph, Caroc, Ehlers, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen*) sig at anbefale:

at der søges truffet en Overenskomst mellem Staten og Kjøbenhavns Commune om indtil den 1ste October 1883 ikke at afhænde nogen Del af det dem tilhørende Terrain, som nu henligger mellem Vesterbrogade, Bernstorffsgade, Kaien ved Kallebodstrand og Rewentlowsgade, ei heller at udleie det eller selv benytte det paa saadan Maade, at det ikke kan frigjøres til anden Brug med 1 Aars Varsel, samt hvorved der sikres Grundens Eier Ret til paa sin Bekostning at lade indlægge Sidespor fra Havnebanens Spor i Bernstorffsgade til de her omhandlede Terrainer mellem denne Gade og Rewentlowsgade. Ved samme Overenskomst maatte Communen forpligte sig til i samme Tidsrum heller ikke paa lige Maade at disponere over de Arealer langs Kallebodstrands Kai fra Langebro til Kvægtorvets østre Grændse, som ville være nødvendige til at give denne Kai en Brede af indtil 300 Fod fra Bolværket.

IV. Anlæg i den østlige Del af Byen. Som foran bemærket, har det tidligere, nemlig omtrent ved Aaret 1873, været paatænkt i Nærheden af den nedlagte Østerport at anlægge en *Personbanegaard*, beregnet væsentlig paa Lysttrafikken ad Nord- og Klampenborgbanen. Skjøndt det daværende sjællandske Jernbaneselskab ansaae dette Banegaards-Anlæg for et lidet rentabelt Foretagende, var Selskabet dog dengang villigt til at paatage sig et saadant Anlæg, fordi der da var en stærk Stemning tilstede herfor. Som en Følge heraf bleve dertil sigtende Bestemmelser optagne i et Rigsdagen af Regjeringen i Samlingen 1873—74 forelagt Lovforslag, men disse Bestemmelser bleve ikke vedtagne, og Sagen blev hermed indtil Videre stillet i Bero. Forholdene mellem den østlige Del af Byen og Jernbanen ere formentlig nu for Tiden væsentligt de samme som i 1873, og skjøndt en Personbanegaard i den østlige Del af Byen vel nærmest vilde have Interesse for Reisende ad Nordbanen og Klampenborgbanen, for hvem det især ved kortere Udflugter ad Banen er af Betydning ikke at skulle tilbagelægge altfor lange Veie mellem Hjemmet og Banegaarden, maa det dog erkjendes, at der er en stærk Trang tilstede for Beboerne af denne ikke ringe og i stadig Fremvæxt værende Del af Byen til at komme i directe Forbindelse ogsaa med de øvrige Dele af Banenettet.

Medens der saaledes alt for Tiden er en umiskjendelig Trang til et Banegaards-anlæg ved Østerbro til Fyldestgjørelse af Persontrafikken, hvilken Trang har et berettiget Krav paa at tilfredsstilles, maa det sikkert tillige antages, at Forholdene i denne Del af Byen paa Grund af dens gunstige Beliggenhed i Nærheden af Havnen snart vilde udvikle sig saaledes, at der ogsaa her i en nærmere Fremtid vil være Trang til Banegaards-localiteter, beregnede paa *Gods*trafik, og aldeles uafviseligt vil dette Krav i ethvert Fald stille sig, naar det maatte komme til en Udvidelse af Byens Havn imod Nord. Naar dette Arbeide skulde besluttes, og der herved paa Indrerhedens vestre Side tilveiebringes Kaier og Moler med Liggeplads for Skibe ved dybt Vand, maa det ansees for utvivlsomt,

at der herom vil gruppere sig en større Trafik, som blandt Andet ogsaa vil trænge til en directe Forbindelse pr. Spor med Jernbanen. Der synes derfor ikke at kunne være Tvivl om, at der her bør have baade et paa denne Trafik beregnet Banegaardsanlæg og den fornødne Forbindelse ved Spor med den vestlige Hovedbanegaard og Jernbanens øvrige Linier, og det synes følgelig naturligt ved Spørgsmaal om Anlæg af en Banegaard i den østlige Del af Byen allerede nu at udkaste Planen dertil saaledes, at man herved bliver i Stand til, foruden den forventede Persontrafik, tillige og i tilstrækkeligt Omfang at bestride en større Godstrafik i Tilslutning til de eventuelle Havneværker. Det er denne Tanke, ud fra hvilken det foran nævnte oprindelige Project til en Østbanegaard ved Østerport (Spec. No. 35) er affattet.

Det er vel kommet under Overveielse, om man ikke burde vælge Beliggenheden for en saadan Banegaard nærmere ved Byens Centrum end Østerport, f. Ex. omtrent hvor den nuværende Husarkaserne ligger, og en Skitse til et slikt Anlæg er ogsaa udarbejdet (Spec No. 42). Men Commissionen har ikke kunnet tiltræde denne Tanke. Thi selv om man kunde see bort fra de betydelige Bekostninger, hvormed alene Kaserneetablissementets Fjernelse vilde være forbunden, kunde man ikke paa det nævnte Sted erholde en vel beliggende og godt formet Banegaard, idet enten Citadellets Nærhed frembød Hindringer for Indvindelsen af det til Banegaardens naturlige Udfoldning nødvendige Terrain, eller, om Citadellet maatte blive nedlagt, vilde Banegaardens Beliggenhed overskjære de naturlige Communicationslinjer mellem Byen og det ved Citadellets Nedlæggelse fremkomne Bebyggelsesterrain. Hertil kommer, at, forsaavidt Forbindelsen med Havnen ikke skulde tilsidesættes, maatte der til den nye Banegaard, *foruden* Terrainet paa Husarkasernens Grund og i Grønningen, endvidere udkræves en stor Del af det samme Terrain som efter det førstnævnte Project, og Anlægget vilde derfor blive aldeles uforholdsmæssigt omfattende. I Betragtning heraf, og da den større Nærhed ved Byens Centrum, som skulde opnaaes ved dette Anlæg, ikke vilde være af særdeles stor Betydning (ca. 800 Alen), og Fordelen derved ialfald ikke vilde kunne opveie de antydede Mangler ved Projectet, samt da Banegaarden derhos vilde fjernes fra den Del af den ydre By, som den fortrinsvis skulde betjene, har man ment at maatte see bort fra dette Project.

Paa den anden Side har man heller ikke ment, at denne Banegaard burde fjernes altfor meget fra den østlige Del af den egentlige By, som den ligeledes er tænkt at skulle betjene, og vi kunne derfor ikke anbefale, at den, som af medundertegnede *Tegner* foreslaaet, lægges omtrent øst for Strandpromenaden og Rosenvænget, formentlig paa en Opfyldning langs Kysten, en Beliggenhed som imidlertid, ud fra de af dette Medlem foreslaaede Anlæg, finder sin naturlige Forklaring dels i Vanskeligheden ved i en Banegaard med den af Flertallet foreslaaede Beliggenhed paa heldig Maade at indlede den tildels underjordiske Forbindelsesbane mellem Vest- og Østbanegaarden, som af dette Medlem er foreslaaet, dels deri, at der af samme ved denne sidstnævnte Bane er tænkt lagt en Station ved Sølvgades Forlængelse til Betjening

af den paagjældende Del af den indre By, - saaledes at der i dette Tilfælde kunde være Grund til at beregne den egentlige Øststation alene paa Forstæderne og i saa Fald lægge den længere ude fra Byen.

Derimod er der paa Grundlag af det ovennævnte Project (Spec. No. 35), bleven udarbejdet en *Plan (Spec. No. 41)*, hvorved man, for ikke at støde paa berettigede Indvendinger fra Krigsbestyrelsens Side, har søgt at begrænse Omfanget og Beliggenheden saa meget, som Forholdene tillade. Efter dette Project er Banegaarden tænkt anlagt øst for Østerbrogade, hovedsageligt paa Citadellets Glacis, paa en ca. 2,400 Fod lang Hovedretningslinie, strækkende sig fra nordost for den nordre Ende af Husarkasernens Staldlænge og indtil Eiendommen »Lille Eiegod« paa Classens Haves Terrain. Banegaarden er lagt saaledes, at den i østlig Retning grændser op til Smedelinien, fra hvis Terrain man har søgt at afholde sig saameget som muligt, samt til den nordre Adgangsvei til Citadellet, medens Banegaarden i vestlig Retning grændser op til en Vei, anlagt fra Østerbrogade i lige Linie forbi Blindeinstituttet til »Lille Eiegod«. Herved vil være tilveiebragt en ca. 30 Tdr. Land stor Banegaard, ogsaa beregnet paa Godstrafik med Skibene og derfor ved Spor med Ramper m. v. sat i Forbindelse med de eventuelle Havnebassiner, som, støttende sig til Moler ud fra Land af ca. 800 Fods Længde, kunne blive anlagte langs Indrerheden. I den søndre Ende af Banegaarden skulde da anlægges Spor og Bygninger til Betjening af Persontrafikken.

Dette Banegaardsanlæg, vilde, ved Spor ind til Toldboden og derfra videre øst om Byen ned til Nyhavn med Tilslutning til den der udmundende Havnebane, kunne sættes i Forbindelse med den vestre Hovedbanegaard, men Forbindelsen med denne maa dog hovedsagelig tænkes tilveiebragt ved Forbindelsesspor, der af Hensyn til Skjæringen med nogle af Hovedadgangsveiene til Byen maa lægges i en Bue udenom samme. Denne Forbindelseslinie er, saaledes som vist paa det medfølgende *større Kaart over Kjøbenhavn med Omegn (Spec. No. 43)*, tænkt udgaaende fra Østbanegaarden i Nord og ført øst for Strandpromenaden og videre i nordvestlig Retning, skjærende Strandveien lidt nord for Lille Vibenshus og Hovedlandeveien til Helsingør lidt nord for »Vangeegaarden«; den udmunder i Nordbanens Linie vest for sidstnævnte Eiendom, medens en egen Gren af Linien fortsættes mod Nord til Betjening af Trafikken mellem Østbanegaarden og Nord- og Klampenborgbanens Stationer med Indmunding i Nordbanen vest for »Vilhelmsdal«, saa at denne lille Bane deler sig i 2 Grene, hver med sit eget Spor henholdsvis til den nuværende Banegaard og til Hellerup Station. Langs denne Forbindelsesbane har Flertallet derhos tænkt sig, at der, naar Trangen dertil maatte vise sig, burde anlægges de fornødne Holdepladse eller Stationer, saasom ved Strandveien, Lyngby Landevei samt mellem Nørrebrogade og Jagtveien, jfr. *Oversigtskaartet (Spec. No. 43)*.

Til yderligere Forbindelse mellem de tvende Banegaardsanlæg i Øst og Vest havde man derhos tænkt sig et Spór lagt i Niveau langs Farimagsveien, men man har ved nærmere Drøftelse af Sagen ment at maatte see bort herfra, navnlig fordi dette Spor, selv om det

under Hensyn til Veiens Bredeforhold og Færdselen ad samme lod sig gennemføre, hvilket ingenlunde kan ansees for utvivlsomt, frembyder saadanne Vanskeligheder ved Indmundingen i Vestbanegaarden, at det allerede af denne Grund maatte vække den største Betænkelighed. Disse Vanskeligheder ere efter Flertallets Anskuelse, muligt endog i høiere Grad, tilstede med Hensyn til den af det ene Mindretal (*Tegner*) foreslaaede Forbindelsesbane, og hertil kommer, at Anlægget af en saadan Bane, som underjordisk vilde komme til at passere et større Terrain, paa hvilket der alt for Tiden er opført store og kostbare Bygninger, der vistnok maatte exproprieres og muligt nedrives, vilde blive saa dyrt at gennemføre, vedligeholde og drive, at det formentlig kun kunde forsvares under Forudsætning af en Trafik som den, der finder Sted mellem adskilte Dele af Hovedstæder som London eller andre store Byer, hvis Indbyggerantal gaaer op til Millioner. Flertallet har derfor, hvor tiltalende end en saadan Bane kunde see ud med Hensyn til Forbindelsen mellem de tvende Banegaardsetablissementer, ikke kunnet slutte sig til Mindretallets Forslag og skal forøvrigt med Hensyn til samme henvise til den efter Mindretalsudtalelsen i det Følgende fremsatte Redegjørelse for Flertallets Opfattelse af dette Mindretals Forslag i det Hele og deriblandt ogsaa af det heromhandlede.

Omkostningerne (excl. Udgifterne ved Arealerhvervelser) ved Anlægget af en Banegaard ved Østerbro som den paa *Planen (Spec. No. 41 jfr 43)* angivne med tilhørende Forbindelsesspor og Anlæg af Mellemstationer m. v. er i den blandt Bilagene værende calculatoriske Beregning (Bilag III) anslaaet til et samlet Beløb af ca. 4,800,000 Kr., hvortil eventuelt til Anlæg af Oplagsskure ved de nye Havnebassiner og endnu et Spor fra Hellerup til Klampenborg vilde være at lægge ca. 590,000 Kr. eller i *Alt* ca. 5,390,000 Kr., hvoraf til det egentlige Banegaardsanlæg ca. 3,630,000 Kr., Anlæg af Spor til Toldboden ca. 300,000 Kr., Anlæg af Spor til de nye Havnebassiner ca. 560,000 Kr., 3 Holdepladse eller Stationer paa Forbindelsesbanen ca. 240,000 Kr. og Forandringer paa den nuværende Banegaard ca. 70,000 Kr. foruden de ovennævnte 590,000 Kr. til Oplagsskure og nyt Spor til Klampenborg. Af Arealer til alle disse Anlæg vilde behøves i *Alt* ca. 906,000 □ *Alen*, hvoraf ca. 372,000 □ *Alen* henhøre til Citadellets Fæstningsterrain.

Hvad angaaer Tiden for disse Anlægs Udførelse og det Omfang, hvori de i en nærmere eller fjernere Fremtid bør gennemføres, da vil Afgjørelsen heraf nærmest komme til at beroe paa et Skjøn over den Trang, som befindes at være tilstede, og er det da muligt, at Trangen til forskellige Dele af disse Anlæg vil indtræde til forskellige Tider. Som foran udtalt troe vi, at der allerede nu findes en Trang til et Banegaardsanlæg i denne Deel af Byen til Fyldestgjørelse af Persontrafiken; men uden Tvivl vil det være rigtigt samtidigt med et Anlæg for denne Trafik at indrette de fornødne Localiteter og Spor for en, om end begrændset Godstrafik, med Spor til Havnen, medens det forbeholdes en senere Fremtid at udvikle disse Anlæg i det Omfang, som den tiltagende Omsætning i denne Del af Byen og Udviklingen af Havneforholdene gjør tilraadelig. I ethvert Fald maa vi anbefale, at man ikke afskærer sig Muligheden af i

sin Tid at gennemføre Anlægene i den Udstrækning, som Omsætningsforholdene og i Forbindelse hermed Udviklingen af Havnebekvemmelighederne og den deraf flydende Trafik maa antages at nødvendiggjøre, og at man derfor i Tide er betænkt paa at sikre sig de Arealer, som udkræves til saadanne Anlæg, og hvorom vi tillade os at henvise til den ovenfor omhandlede *Plan (Spec. No. 41)*. De Terrainer, der ere fornødne til Gjennemførelsen af det paagældende Banegaardsanlæg og de sig hertil sluttende Baner m. v. tilhøre for en Del Staten; men for en ikke ringe Del eies de af Private, af hvem de altsaa maatte erhverves, eventuelt ved Expropriation, og hertil er det nuværende Tidspunkt forsaauidt heldigt, som disse Grunde alle eller saagodtsom alle ere ubebyggede, medens det neppe vil vare længe, inden man begynder at bebygge dem, og det vilde derfor uden Tvivl være økonomisk rigtigt, om Staten sikrede sig Besiddelsen af dem.

I Henhold hertil tillader Commissionens Flertal (*Adolph, Caroc, Ehlers, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen, Wenck*) sig at anbefale:

at der i det Omfang og til den Tid, som Forholdene maatte gjøre tilraadelig, anlægges en Banegaard mellem Citadellet og Kalkbrænderierne, med de fornødne Sporforbindelser med Nordbanen og den vestlige Hovedbanegaard omtrent som paa den ovenfor fremstillede *Plan (Spec. No. 41 jfr. 43)* angivet, samt at Staten allerede nu ved Erhvervelse, eventuelt ved Expropriation, af de til disse Anlægs Gjennemførelse nødvendige Grunde søger at sikre Planens Gjennemførelse.

Flertallets Forslag gaar altsaa i deres Helhed ud paa Følgende:

(jfr. det vedheftede *Oversigtskaart*, paa hvilket disse *Forslag* ere angivne med *Rødt*.)

I. *Adolph, Caroc, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen* og subsidiairt *Wenck* anbefale:

at der søges truffet en Overenskomst med Kjøbenhavns Commune om de Vilkaar, under hvilke denne vil afstaae til Jernbanen det omtrent $4\frac{1}{2}$ Tønder Land store Areal, som for Tiden indtages af Vandværkets Filtre.

hvorhos af ovennævnte Medlemmer *Adolph, Caroc, Holmblad, Krieger, Meldahl, Rothe* og subsidiairt *Wenck* desuden anbefale:

at de til Ladegaarden henhørende Arealer eller saadanne Dele heraf samt af tilstødende Communen og Private tilhørende Grunde, som efter en af Indenrigsministeriet approberet Plan maatte udfordres til Udvidelse af Banegaarden hen over Ladegaardens Terrain, i ethvert Fald og fortrinsvis erhverves for Jernbanen ved Kjøb eller Expropriation, ifald Staten ikke ved Overenskomst kan opnaae Ret til indenfor en vis Frist at erholde hele Arealet eller Dele af samme overdragne mod et fastsat Vederlag.

II. *Adolph, Caroc, Ehlers, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen* og *Wenck* anbefale:

at der søges truffet Overenskomst med Kjøbenhavns Commune om i Anled-

ning af en Udvidelse mod Øst af Kjøbenhavns Banegaard at indrømme en partiel Forlæggelse af Vesterfarimagsgade til vest for en Linie, dragen fra Jernbanegades nordvestlige Hjørne til Vandværkets Kulhus og videre hen til Gyldenløvesgade, under Forbehold af, at Gadens Brede ikke formindskes og dens Forhold til de underjordiske Ledninger ordnes paa fyldestgjørende Maade, samt at afstaae de ved Vesterfarimagsgade beliggende, Communen tilhørende Arealer, som maatte udfordres til Banegaardens Udvidelse og Gadens Forlæggelse, imod at der inden den 1ste October 1882 forelægges Communen en af Indenrigsministeriet approberet Plan til Banegaardens Udvidelse, hvorved saadan Afstaaelse og Forlæggelse nødvendiggjøres, og Arealerne begjæres overdragne. Dette skal dog for de til Vandværket hørende Arealers Vedkommende skee saaledes, at disse endelig først inddrages under Banegaarden til det Tidspunkt, da det med et Aars Varsel begjæres af Communen eller Staten. Denne sidste vil have at give Communen fuld Erstatning — eventuelt efter Taxation af en i Henhold til Frd. 5te Marts 1845 bestaaende Taxationscommission eller i Mangel af en saadan af uvillige inden Retten udnævnte Mænd — for Værdien af de Arealer med derpaa staaende Bygninger, Hegn m. m., som afgives til Gadernes Forlæggelse eller Banegaardens Udvidelse, og for de Omkostninger, som Gedeforlæggelsen iøvrigt maatte medføre, medens der ikke bliver at yde noget Vederlag til Communen for de Dele af de paagjældende Gader og Veie, som inddrages under Banegaarden, ligesaa lidt som — selvfølgelig — for de Dele af bemeldte Gader eller Veie, der vedblive at være Gader eller Veie.

Det maa ansees som en Følge af en Overenskomst som den her angivne, at Communen indtil det ovennævnte Tidspunkt ikke maatte afhænde noget af de ovenfor nævnte til Gedeforlæggelse eller Jernbanens Benyttelse fornødne Arealer eller disponere over disse paa saadan Maade, at de ikke med et Aars Varsel kunne frigjøres til anden Avendelse.

III. *Adolph, Caroc, Ehlers, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe og Thomsen* anbefale:

at der søges truffet en Overenskomst mellem Staten og Kjøbenhavns Commune om indtil den 1ste October 1883 ikke at afhænde nogen Del af det dem tilhørende Terrain, som nu henligger mellem Vesterbrogade, Bernstorffsgade, Kaien ved Kallebodstrand og Rewentlowsgade, ei heller at udleie det eller selv benytte det paa saadan Maade, at det ikke kan frigjøres til anden Brug med 1 Aars Varsel, samt hvorved der sikres Grundens Eier Ret til paa sin Bekostning at lade indlægge Sidespor fra Havnebanens Spor i Bernstorffsgade til de her omhandlede Terrainer mellem denne Gade og Rewentlowsgade. Ved samme Overenskomst maatte Communen forpligte sig til i samme Tidsrum heller ikke paa lige Maade at disponere over de Arealer langs Kallebodstrands Kai

fra Langebro til Kvægtorvets østre Grændse, som ville være nødvendige til at give denne Kai en Brede af indtil 300 Fod fra Bolværket.

IV. *Adolph, Caroc, Ehlers, Fenger, Henrichsen, Holmblad, Jacobsen, Krieger, Meldahl, Rothe, Thomsen* og *Wenck* anbefale:

at der i det Omfang og til den Tid, som Forholdene maatte gjøre tilraadelig, anlægges en Banegaard mellem Citadellet og Kalkbrænderierne med de fornødne Sporforbindelser med Nordbanen og den vestlige Hovedbanegaard omtrent som paa den ovenfor fremstillede *Plan (Spec. No. 41, jfr. 43)* angivet, samt at Staten allerede nu ved Erhvervelse, eventuelt ved Expropriation, af de til disse Anlægs Gjennemførelse nødvendige Grunde søger at sikre Planens Gjennemførelse.

Et Mindretal (medundertegnede *Wenck*) har afgivet følgende Erklæring:

Principaliter maa jeg henholde mig til mit allerede i Aaret 1874 gjorte Forslag til Anlægget af en hel ny selvstændig Godsbanegaard paa et Areal, der skulde indvindes ved Opfyldning i Kallebodstrand, syd for Seilløbet til Gasværket, og sat i Forbindelse med Byen dels ad en Bro over Gasværksløbet og dels ad en Vei vest for Gasværket (*Spec. No. 4 & 6, jfr. det vedheftede Oversigtskaart, paa hvilket dette Project er angivet med blaa punkterede Linier og blaa Skravering.*)

Jeg kan nemlig ikke erkjende Rigtigheden af de mod dette Forslag gjorte Indvendinger, saasom den med Anlægget forbundne store Bekostning, Banegaardens afsides Beliggenhed og de formentlig store Ulemper ved en Deling af Trafikøen i to adskilte Omraader, hvilke Indvendinger dels ere mindre correcte, dels kun kunne betragtes som udgaaede fra en ensidig Bedømmelse af Forhold, der først efter en rum Tid ville gjøre sig gjældende.

Jeg skal i den Anledning kun bemærke, at Tørlægningen af de omhandlede 40 Tønder Land efter min Calcule ikkun vil udfordre en Udgift af 1,000,000 Kr. hertil kommer Bolværker og Stendosseringer 500,000 — og øvrige Anlæg, saasom Sporforbindelser med Banen ved Vigerslev etc. 500,000 —

Tilsammen . . . 2,000,000 Kr.

og ikke som tidligere paaregnet 5,000,000 Kr.

Projectet forudsætter rigtignok, at Godsbanegaarden paa dette Sted skal modtage alt Gods, der kommer og gaaer med Togene over Roskilde, medens hele Person-Trafikøen og Expedition af Gods til og fra Nord- og Frederikssundbanen forbliver paa den nuværende Banegaard, der selvfølgelig for Person-Trafikøens Skyld er tænkt udvidet saaledes, som Forholdene efterhaanden maatte fordre det.

Denne Deling af Driften kan, om man vil, betragtes som en Mangel, da den vil udfordre en Forøgelse af Driftsomkostningerne, men det maa erindres, at Jernbanen nu allerede paa en Maade betinger en Deling af Driften, og at, naar Anlægene efter Flertalsforslagenes Punkt III komme til Udførelse, en saadan Deling, og det i et langt større Omfang, slet ikke vil kunne undgaaes. Sees der tillige hen til, at Trafikforholdene om 20 à 25 Aar ville have udviklet sig saaledes, at alt Gods befordres med særegne Tog, og at det kun er den langt mindre Del af Godset, hvis Expedition skal forblive paa den nuværende Banegaard, saa troer jeg, at en Deling af Driften ikke kan tillægges den Indflydelse ved Bedømmelsen af Forslaget, som man tidligere har gjort, og navnlig ikke kan komme i Betragtning ved Siden af de store Fordele, som Forslaget frembyder, deriblandt Godsbanegaardens umiddelbare Beliggenhed ved Strømmen, det store Areal, der kan raades over, at dens Anlæg ikke paa nogen Maade griber ind i Stadens særegne Interesser, og endelig at Arealets Tørlægning vil kunne ske successive, saa at Omkostningerne kunne fordeles paa en lang Aarrække.

Hvad endelig den paaklagede Mangel ved Banegaardens afsides Beliggenhed angaaer, saa kan jeg aldeles ikke erkjende en saadan, thi ved enhver stor By — og Kjøbenhavn vil efter et Tidsrum af 25 Aar kunne kaldes saaledes — har Banegaarden i de allerfleste Tilfælde en afsides Beliggenhed, ikke at tale om, at man i Byer, der udvide sig, i Reglen finder Banegaarden beliggende i stor Afstand fra Byen.

Subsidiært slutter jeg mig til de af Commissionens Flertal under Post I fremsatte Forslag, saaledes som ovenfor ved Fremstillingen af Flertallets Forslag angivet.

Et andet Mindretal (medundertegnede *Tegner*) som med Flertallet erkjender Nødvendigheden af en snarlig Forbedring og Udvikling af Hovedstadens Jernbaneforbindelser, har derimod ikke i Henseende til disses Tilveiebringelse kunnet slutte sig til Flertallets Indstillinger, men stiller følgende Forslag:

- A. Ved *Nørrebro* tilveiebringes paa et passende Punkt paa Kjøbenhavn—Hellerup Banen et for Person- og Godstrafik indrettet Stationsanlæg.
- B. Havnebanen forlægges fra Gade No. 1, hvori den nu er anlagt, til en Linie øst om Tømmergraven efter Langebro, og der tilveiebringes paa denne Linie — paa Strækningen mellem Stormgades Forlængelse og Kallebodkaien — en for Godstrafik indrettet Station af en saadan Udstrækning og Indretning, at den vil kunne optage en eventuel Jenbaneforbindelse med *Christianshavn* og *Amager*.
- C. Ved *Østerbro* anlægges paa Kyststrækningen mellem Kalkbrænderierne og Citadellet en for Person- og Godstrafik indrettet Banegaard, som ved dobbeltsporede Baner bringes i Forbindelse saavel med Hellerup Station som med den nuværende Banegaard ved Vesterbro.

Den sidstnævnte Baneforbindelse føres saa direkte som muligt ad det tidligere Voldterrain og anlægges tildels underjordisk, saaledes at Overskjæring i Niveau med de krydsende Gader og Veie saavidt muligt undgaaes.

D. Paa den nærværende Banegaard ved Vesterbro tilveiebringes de Bygningsforandringer, som blive en Følge af de ovenfor angivne Foranstaltninger.

Til Belysning af disse Forslag medfølger et Kort over Kjøbenhavn med dens nærmeste Omegn (*Spec No. 47 b*), paa hvilket med røde Linier er angivet Hovedtrækkene af de foreslaaede Anlæg (jfr. det vedheftede *Oversigtskaart*, paa hvilket disse Forslag ere angivne med *fuldt optrukne blaa Linier*), til hvis Begrundelse de følgende Bemærkninger skulle tilføies:

Byens og Forstædernes Inddragelse i Banesystemet.

En Sammenstilling af Flertallets og Mindretallets Forslag vil vise, at Uoverensstemmelsen for en væsentlig Del hidrører fra den af Flertallet hævdede Betragtning, hvorefter den nuværende Banegaard ved Vesterbro, der hidtil har betjent Trafiken som Centralstation, fremdeles bør bevare denne Karakter og altsaa under den fortsatte Udvikling vedblive at være det eneste Berøringspunkt mellem Banen og Byen med dens Forstæder, indtil en Banegaard i den østlige Del af Byen maatte blive anlagt. Denne Anskuelse er i sin Tid ved Vurderingen af et dengang fremkommet Banegaardsudvidelsesproject gjort gjældende af Bestyrelsen for det sjællandske Jernbaneselskab, der, som ovenfor Side 26 anført, fremhævede Fordelen ved paa *et* Sted af tildels central Beliggenhed for Byen at samle *hele* Banegaardstrafiken, hvad der saavel fra Publikums som fra Administrationens Side ansaaes for det ialfald for en overskuelig Fremtid hensigtsmæssigste, og Commissionens Flertal synes at slutte sig til denne Opfattelse, hvorfor dets Indstillinger ogsaa hovedsagelig gaae ud paa at fremkalde Udvidelser af den bestaaende Banegaard ved at inddrage under denne nærliggende Arealer til Betjening af Person- og Godstrafiken, medens Anlægget af en Banegaard ved Østerbro først foreslaaes bragt i Udførelse, naar Forholdene maatte gjøre dette tilraadeligt.

I Modsætning hertil vil efter Mindretallets Formening en fyldestgjørende Ordning af Hovedstadens Jernbaneforhold kræve *et større Antal Berøringspunkter* mellem Banen og Byens forskjellige Hoveddele. Denne Opfattelse støttes ikke alene af Erfaringerne fra andre større Byer af en tilsvarende Størrelse, men den er formentlig ogsaa fuldkommen begrundet i de tilstedeværende Forhold. Naar som her alle de sjællandske Baner indmunde Vest fra, bør vistnok som en almindelig Regel Endepunktet for Banerne søges lagt østlig i Byen, ligesom det omvendt burde gives en vestlig Beliggenhed, saafremt Banerne havde indmundet Øst fra, for saaledes at kunne træde i Forbindelse med Byens forskjellige Dele. Den nærværende Banegaard kan heller ikke siges at have en central Beliggenhed undtagen for den sydlige Del af Byen og for Vesterbro, medens Christianshavn, Nørre- og Østerbro ligge i Afstande af imellem 6 til 9,000 Fod derfra. Saalænge denne skal vedblive at være den eneste Banegaard, ville disse Forstæder altid være uheldig stillede i deres Jernbaneforbindelser og ingen Ud-

videlse af Banegaarden — den være nok saa fyldig — kan bøde paa dette Forhold. Forstæderne, som have imellem 20 og 30,000 Indvaanere og altsaa ere af Størrelse som Odense og Aarhus, ere anseelige nok til allerede nu at see deres Transporter stillede under gunstigere Betingelser, og deres Udvikling i de senere Aar forstærker dette Krav. Det er derfor Mindretallets Anskuelse, at ikke alene Nørrebro bør inddrages i Jernbane-forbindelsen ved Oprettelsen af en Station paa et passende Punkt paa Kjøbenhavn—Hellerup Banen, men at Banen tillige strax bør føres til Østerbro og en Banegaard her anlægges.

Spørgsmaalet bliver da, paa hvilken Maade dette Baneanlæg rettest bringes til Veie. Efter Flertallets Forslag skulde det skee ved et Anlæg, som fra Vest-banegaarden følger langs Nordbanen omtrent til Overskjæringen med Lyngby Landevei og derfra over lille Vibenshus til Østerbro med Endestation mellem denne og Kastelsveien paa Citadellets Glacis. Et saadant Anlæg vilde faae en Længde af ca. 27,000 Fod og synes kun at give en ufuldkommen Forbindelse mellem Endepunkterne og en besværlig Drift mellem de to Rebroussementsstationer ved Vesterbro og Østerbro. Dernæst ligger Banen for fjernt fra Byen og kommer ikke dennes indre Dele tilgode. Endelig maa den fremtidige Udvikling tages med i Betragtning, og naar Terrainet mellem Byen og Søerne bliver mere bebygget, kan det forudsees, at berettigede Krav ville reise sig om kortere Forbindelser, og om at ogsaa dette Parti bliver inddraget i Banesystemet — med andre Ord om Tilveiebringelsen af et directe Baneanlæg fra Vesterbro til Østerbro langs ad det tidligere Fæstningsterrain. Derved vilde Afstanden mellem disse Punkter reduceres til ca. 9,000 Fod, altsaa til Trediedelen af Flertallets Forslag, og det vilde blive muligt omtrent midt paa Strækningen, ved Overskjæringen med Sølvgades Forlængelse, at tilveiebringe et Stationsanlæg for Persontrafikken.

Saaledes som Tilstanden for Tiden forefindes paa dette Terrain, vil Anlægget vel frembyde tekniske Vanskeligheder, men disse ere ikke af en saadan Beskaffenhed, at de skulde medføre uforholdsmæssige Bekostninger. Derimod bør det nærværende Øjeblik vistnok benyttes til at sikre Gjennemførelsen, for at ikke nye Bygningsarbejder skulle træde hindrende i Veien for Anlægget. Saavidt Mindretallet er istand til at dømme efter det Materiale, der har staaet til sammes Raadighed, maatte Banen rettest gives den paa de medfølgende *Planer (Spec. No. 47 b & d)* betegnede Beliggenhed, altsaa langs den østlige og sydlige Side af Nørre- og Østerfarimagsgade; derefter langs Stokholmegade, over Citadelsglaciet til Østerbro med Station mellem Kalkbrænderierne og Citadellet, hvor det fremtidige Havneanlæg ventes tilveiebragt. Det synes nemlig naturligt, at Banegaarden finder sin Plads umiddelbart ved det paatænkte Havneanlæg, og der er saameget mere Anledning til at vælge denne Beliggenhed, som den derved vil ligge bekvæmest for Østerbro, hvis Centrum omtrent falder ud for Rosenvængets Hovedvei, og tillige komme de bebyggede Partier af Blegdams- og Østerfælled tilgode.

Ligesom det af Planerne vil fremgaae, at Banen kan erholde gunstige Krumningsforhold, saaledes vil det af det medfølgende *Længdeprofil (Spec. No. 47 d)* sees, at ogsaa

Stigningsforholdene overveiende ere heldige og kun ved Udløbet fra Vestbanegaarden vil det være nødvendigt at anvende et stærkere Fald, for at naae tilstrækkelig lavt ned til at passere det bebyggede Parti mellem Ahlefeldtsgade og Gothersgade tilligemed botanisk Have underjordisk og at undgaa Niveauoverskjæringer med de øvrige Gader og Veie.

Optagelse af fremtidige Baneanlæg.

De ovenfor beskrevne Anlæg have til Formaal at opnaae en fyldestgjørende Betjening af Byens forskjellige Dele ved foruden den nærværende Banegaard ved Vesterbro at tilveibringe Berøringspunkter med Nørrebro, Østerbro og Sølygaden. Det næste Spørgsmaal bliver da, om det kan ventes, at Fremtiden vil føre nye Banelinier fra Omegnen til Kjøbenhavn, og hvilke Foranstaltninger der i saa Tilfælde ere nødvendige, for at optage dem i Banesystemet.

Som saadanne fremstiller sig først *Anlægget af en Bane over Amager fra Dragør*, der som bekjendt allerede har været optaget i Loven af 16de April 1873, ifølge hvilken denne Bane skulde føres over Kallebodstrand til et Punkt i Nærheden af Kjøbenhavns gamle Banegaardsplads. Det vilde have været heldigt, om der ved Anlægget af Havnebanen var taget Hensyn til at optage denne Forbindelse, men Havnebanens nuværende Beliggenhed tillader ikke at føre en regelmæssig Togfærdsel op igjennem Bernstorffsgade og medfører ikke en saa bekvem Overgang over Kallebodstrand som nærmere ved Langebro.

I Nærheden af denne bør Overgangen formentlig ske, og det ligger da nærmest at henlægge Endestationen til en Linie øst om Tømmergraven, saaledes som angivet paa *Planerne (Spec. No. 47 b & c)*. Men under disse Omstændigheder bør ubetinget Havnebanen forlægges til denne Linie, saaledes at der kan drages Fordel af Stationen ogsaa som Godsbanegaard. Mindretallet tillægger for sit Vedkommende Terrainet mellem Kallebodkaien og Stormgades Forlængelse en ikke ringe Betydning for Jernbanetrafiken og søger denne dels i, at der her forefindes et udstrakt og endnu ubenyttet Areal, der altsaa lettere kan erhverves, og dels i dets heldige Beliggenhed i Nærheden af Banegaarden og umiddelbart ved Byen og Havnebolværkerne. Idet Sporforbindelser herfra let lade sig tilveibringe — ogsaa med Kvægtorvet —, bliver denne Plads særlig egnet til Godstrafik og bør derfor sikres, for at møde dennes fremtidige Udvikling paa samme Tid, som den er nødvendig for som ovenfor nævnt at kunne optage Forbindelsen med Amager og dermed ogsaa med Christianshavn. Til denne Plads vil da ogsaa passende de af Flertallet omhandlede Oplagspladse langs Kallebodkaien kunne henlægges, og Kravet til Communen paa dette Punkt bortfalde. Naar Flertallet har foreslaaet at erhverve Ladegaardsmarken til Betjening af Godstrafiken, sees det ikke rettere end, at den ovennævnte Plads frembyder store Fortrin fremfor denne, saavel i Henseende til Beliggenheden, idet det er naturligere at søge nærmere ind imod Byen og Havnen med Godslocaliteterne end at fjerne dem yderligere derfra, som ogsaa af Hensyn til, at Ladegaardsmarkens Erhvervelse vil ramme

et paatænkt communalt Anlæg, hvis Flytning eller Opgivelse kan ventes at ville møde Modstand og i ethvert Tilfælde være forbunden med meget betydelige Bekostninger. Terrainet mellem Kallebodkaien, Vester Voldgade, Stormgades Forlængelse og Tømmergraven synes derimod i sig at forene alle Betingelser for at tilfredsstille de forskellige Hensyn og Forslag til dettes Afbenyttelse for Jernbanetrafiken er fremstillet i det medfølgende Projekt (Spec. No. 47 c), der tillige viser Forlægningen af Havnebanen.

Medens der altsaa for Amagerbanens Vedkommende kræves en ny og selvstændig Indmunding syd for Vesterbro, kan det ikke antages, at særlige Foranstaltninger ville være nødvendige ligeoverfor en eventuel Forlængelse af Frederiksbundbanen eller Græstedbanen. Anderledes stiller Forholdet sig derimod ligeoverfor *en Fortsættelse af Klampenborgbanen langs Øresund til Helsingør*. Denne Mulighed synes ikke fjern og bør i ethvert Tilfælde have for Øie ved Løsningen af det nærværende Spørgsmaal, navnlig da den vil repræsentere en betydelig Personfrekvens. Allerede nu ere Sporene mellem Hellerup og Kjøbenhavn til sine Tider stærkt belemede, og naar Øresundsbanen føier sig til, er der neppe Tvivl om det Rigtige i at aabne et nyt Indløb for denne Færdsel, saa meget mere som et saadant særdeles let lader sig tilveiebringe ved et Baneanlæg mellem Hellerup og den foreslaaede Station ved Østerbro. Dette Baneanlæg vil da rettest være at føre øst om Hellerup Station og derefter at slutte til Klampenborgbanen, saaledes at denne adskilles fra Nordbanen og bliver en selvstændig Bane, der kun ved Stationssporene træder i Forbindelse med Nordbanen til Udveksling af Vogne. Hellerup Station bliver altsaa Østation mellem Banerne, og man opnaar ved denne Ordning ad den korteste Vei at lede og fordele Færdselen paa Klampenborg- og den eventuelle Øresundsbane netop til de Punkter, paa hvilke den fortrinsvis er rettet, nemlig Byens Hoveddele: Østerbro, Sølvgade og Vesterbro.

Deling af Trafiken.

I det Foregaaende er det søgt at begrunde Valget af Banesystemet og dets Tilknætningspunkter. Naar der derefter skal tages Bestemmelse om disse Stationers Omfang og Indretning, træder der paa Driftens Omraade et Forhold til, som ikke kan forbigaaes ved denne Leilighed, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt Person- og Godstrafiken som hidtil bør holdes samlet, eller om der bør foregaae en Sondring imellem dem. Flertallet er i saa Henseende gaaet ud fra, at det rettest bør have sit Forblivende ved den bestaaende Ordning paa de sjællandske Baner, idet en Deling af Trafiken i adskilte Driftsomraader befrygtes at ville medføre en baade kostbar og besværlig Drift. Denne Anskuelse kan Mindretallet for sit Vedkommende ikke tiltræde, men maa holde for, at Beskaffenheden af de to Arter Trafik og de Fordringer, der stilles til hver især, ere saa uensartede, at de ogsaa med Nødvendighed kræve forskellige Betingelser for deres Betjening. Paa mindre Baner med svag Færdsel kan vel en Forening finde sin Berettigelse, men naar Færdselen har naaet et Omfang, som paa de sjællandske Hovedbaner, bliver det nødvendigt at følge det samme Spor, som Udlandet forlængst har

erkjendt som det rette, nemlig at dele Trafiken, saaledes at hvert Omraade kan arbeide frit og uafhængigt af det andet. Særlig er det Persontrafiken, som lider under den nærværende Ordning, og for Administrationens Vedkommende vil det ikke kunne undgaaes at Combinationen af de forskjellige Arter Trafik maa gjøre Apparatet tungt og Betjeningen besværlig.

I Overensstemmelse hermed bør derfor Indretningen af de paagjældende Localiteter foregaae. Den nærværende Godsbanegaard ved Vesterbro foreslaaes omdannet til en Centralgodsbane, til og fra hvilken altsaa Godstogene føres. Herfra fordeles Godsvognene til Filialerne ved Østerbro, Nørrebro og Kallebodstationen (Kjøbenhavn og Christianshavn), ligesom de omvendt fra disse Filialer samles paa Centralstationen, for der at indlemmes i Togene.

Banesystemets Hovedtræk.

Hvilke ere derefter Hovedtrækkene i det foreslaaede Banesystem?

Fra den nærværende Banegaard ved Vesterbro udgaae 3 dobbeltsporede Hovedbaner:

1. en Bane fra Vesterbro over Stationerne ved Sølvgade og Østerbro, øst om Hellerup, over Charlottenlund til Klampenborg (eventuelt langs Øresund til Helsingør).

Den betjener i overveiende Grad Persontrafiken og Stationen ved Sølvgade indrettes kun for denne Trafik.

2. en Bane fra Vesterbro over Stationen ved Nørrebro, vest om Hellerup, over Hillefød til Helsingør.

Stationen ved Nørrebro indrettes saavel for Person- som for Godstrafik.

3. en Bane fra Vesterbro over Frederiksberg og videre.

I Forbindelse hermed anlægges:

4. en Godsbanegaard mellem Kallebodkaien og Stormgades Forlængelse.
5. en Sporforbindelse mellem Banegaarden ved Østerbro og Toldboden, og dette System vil da kunne optage følgende fremtidige Anlæg:
6. en Bane fra Klampenborg langs Øresund til Helsingør.
7. en Bane fra Dragør over Christianshavn til den under 4 nævnte Station.
8. en Dampfærgeforbindelse mellem Stationen ved Østerbro og Sverrig.

Omdannelse af Stationen ved Vesterbro.

Paa den nærværende Banegaard ved Vesterbro foretages de fornødne Bygningsforandringer.

Paa et Punkt i Nærheden af den nuværende Afgangstation tilveiebringes en ny Hovedbygning; den bliver Personstation for Klampenborg- og eventuelt Øresundsbaner.

Den nuværende Ankomststation udvides og omdannes; den bliver Personstation for Nord- og Vestbanerne.

Imellem disse to Hovedbygninger tilveiebringes de fornødne overdækkede Ankomst- og Afgangsperroner.

Den indbyrdes Forbindelse mellem disse iværksættes ved underjordiske Communicationer.

Den nuværende Godsbanegaard omdannes til en Centralgodsbanegaard.

Anlægsomkostninger.

Det er en Selvfølge, at det tilstedeværende Materiale kun vil tillade en calculatorisk Bedømmelse af Omkostningerne ved de foreslaaede Anlæg, men Mindretallet skjønner ikke rettere end, at de nedenfor anførte Beløb maa ansees for tilstrækkelige og neppe kunne ventes overskredne. I Henhold til de udførte Beregninger antages Udgiften at stille sig saaledes:

A. Anlæg af en Person- og Godsstation ved Nørrebro.....	Kr. 100,000.
B. Anlæg af en Godsstation ved Kallebodkaien og Forlægning af Havnebanen	» 500,000.
C. Anlæg af en Bane fra Vesterbro ad det tidligere Voldterrain til Østerbro og derfra til Hellerup med Stationer ved Sølgade, Østerbro og Hellerup samt Sporforbindelse med Toldboden	» 4,000,000.
D. Omdannelse af den nærværende Banegaard ved Vesterbro	» 1,500,000.
	<hr/>
	Kr. 6,100,000.
Administration og tilfældige Udgifter	» 600,000.
	<hr/>
	Ialt Kr. 6,700,000.

Udgiften ved samtlige de af Flertallet foreslaaede Anlæg bevæger sig ifølge de i Betænkningen indeholdte Overslagsberegninger imellem 9,350,000 Kr. og 12,350,000 Kr. I disse Beløb er der dog indbefattet en Sum af c. 1,000,000 Kr., som er paaregnet til Forøgelse af Driftsmateriellet, og til hvilken der ikke er taget Hensyn i Mindretallets Calcule.

Udenfor Beregningen er i begge Calculer holdt Udgiften ved Grunderhvervelsen, men da Værdien af denne ikke er opgivet af Flertallet, skal man indskrænke sig til at bemærke, at ogsaa denne Udgift utvivlsomt vil stille sig væsentlig billigere for Mindretalsforslagets Vedkommende.

Anlægget af den directe Forbindelsesbane danner formentlig Kjærnen i det foreliggende Spørgsmaal; uden denne vil en fyldestgørende Løsning neppe kunne naaes, og de med den fremtidige Udvikling følgende Krav ikke kunne mødes. I det nærværende Øieblik vil det være muligt at gennemføre dette Anlæg for en rimelig Bekostning og paa en saadan Maade, at Niveauoverskjæringer med Gaderne undgaaes. Banens Beliggenhed — dels i Parkanlægene og dels underjordisk — synes at være saa gunstig som

mulig, og da Banen følger langs Farimagsgaderne og altsaa ligger i Udkanten af Parkanlægene, ville disse Intet lide derved, og deres Karakter kunne bevares, naar Banens Skraaninger beplantes paa passende Maade, medens der ved lette Jernconstructions vil kunne tilveiebringes de fornødne Passager over Banen for Fodgjængere.

Med Hensyn til de af Mindretallet *Tegner* saaledes fremsatte Forslag skal Flertallet bemærke Følgende:

I Motiveringen af Forslaget gaar Mindretallet efter vort Skjøn tildels ud fra en urigtig Opfattelse af Flertallets Standpunkt og af de af dette gjorte Forslag og bidrager derved til at lade Forskjellen imellem Mindretallets Forslag og Flertallets fremtræde større end den formentlig ved en nærmere Undersøgelse vil findes i Virkeligheden at være. Naar Mindretallet saaledes fremhæver som en Hovedforskjel, at, medens Flertallet vil bevare den nuværende Banegaard som »Centralstation«, saaledes »at den skulde vedblive at være det eneste Berøringspunkt imellem Banen og Byen med dens Forstæder«, tilsigte Mindretallets Forslag i Modsætning dertil at tilveiebringe et større Antal Berøringspunkter imellem Banen og Byen, saa turde dette beroe paa en Misforstaaelse. Baade Flertallets og Mindretallets Forslag gaar ud paa at beholde den nuværende Banegaard som Centralstation og at udvide og omdanne den som saadan; Forskjellen er ikkun, at Flertallet efterstræber en noget større Udvidelse end den, hvormed Mindretallet synes at ville lade sig nøie. Flertallet foreslaar at tilveiebringe ligesaa mange Berøringspunkter imellem Banen og Byen som Mindretallet og altsaa ikke *ferre*, saaledes som af Mindretallet anført. Baade Flertallet og Mindretallet foreslaar nye Anlæg til Betjening af Godstrafiken syd for Vesterbro og nye Banegaardsanlæg i den østlige Del af Byen, skjøndt med nogle Forskjelligheder med Hensyn til Beliggenhed, Omfang og Art, om hvilke Forskjelligheder der muligvis kunde være opnaaet Enighed, saafremt Forholdene ikke havde forhindret en nærmere Samarbeiden derom.

Naar Mindretallet fremdeles søger en Hovedforskjel imellem sit og Flertallets Standpunkt i Spørgsmaalet om Trafikens Deling mellem Persontrafik og Godstrafik, da beroer dette vistnok ogsaa paa en Misforstaaelse af Flertallets Standpunkt. Flertallet har ingenlunde erklæret sig imod en saadan Deling, efterhaanden som Trafikforholdenes Udvikling og andre Omstændigheder maatte gjøre den tilraadelig, men det har udtalt sig imod at henlægge disse forskellige Dele af Trafiken til forskellige Banegaarde, der, uagtet de skulde betjene de samme Baner, *dog ligge meget langt fra hinanden*, saa at Forbindelsen imellem dem kun kan skee ad Omveie paa 1 à 1½ Mils Længde. I denne Henseende turde der derfor ingen væsentlig Meningsforskjel være mellem Flertallet og Mindretallet *Tegner*, der ligesom Flertallet vil bibeholde den nuværende Banegaard som Centralbanegaard baade for Gods- og Persontransport.

Den eneste virkelige Hovedforskjel imellem Flertallets og det omhandlede Mindretals Forslag angaaer Forbindelsesbanen imellem den nuværende vestlige Banegaard og den nye foreslaaede Banegaard i den østlige Del af Byen. Flertallet foreslaaer at tilveiebringe denne Forbindelse *dels* ved en Ringbane udenom Byen, der vel vilde faae en Længde af noget over 1 Mil, men som vilde frembyde forskellige Fordele med Hensyn til let Forbindelse med flere af Forstæderne og Byens Omegn, og som vil være let at anlægge, vedligeholde og drive, *dels* ved Spor langs Byens indre Havn, medens Mindretallet, som ovenfor bemærket, vil frembringe denne Forbindelse ved en tildels underjordisk Bane igjennem Byen med en Personstation ved Sølvgade. Denne Bane vil vel ikkun faae en Trediedel af Ringbanens Længde, men den vil blive særdeles kostbar at anlægge, vedligeholde og drive. Da den derhos vil faae steile Stigninger (1 : 100), vil det være forbundet med store Ulemper at føre hele Klampenborgtrafikken, saaledes som foreslaaet, igjennem denne Bane; Togenes nuværende Størrelse maatte formindskes betydeligt, og Klampenborgbanens Transportevne vilde som en Følge deraf væsentligt forringes, ligesom de af Publicum yndede aabne Personvogne ikke vilde kunne benyttes paa en saadan Bane. Hertil kommer, at den foreslaaede Station ved Sølvgade ikkun vilde faae ringe Betydning da den alene skulde være beregnet paa Personbefordring og vilde komme til at ligge i en Bydel, hvor Bebyggelsen aldrig vil kunne blive stor paa Grund af de herværende offentlige Anlæg, (Rosenborg, Botanisk Have, Communehospital m. v.). Flertallet troer derfor ikke, at de med Tilveiebringelsen og Driften af en saadan Tunnelbane forbundne store Udgifter og Ulemper ville opveies af de Fordele, som Mindretallet formener, at der vilde naaes herved.

De af Mindretallet meddelte Udgiftsberegninger, der synes at være nedbragte til et Minimum, kunne ikke, saaledes som det har forsøgt, sammenlignes med de Calculer, som ledsage Flertallets Forslag, fordi der ikke af Mindretallet er meddelt tilstrækkelig Forklaring om, i hvilket Omfang og paa hvilken Maade de paagjældende nye Anlæg eller Omdannelser og Udvidelser af de ældre Anlæg tænkes iværksatte, saa at en nærmere Undersøgelse og Sammenligning er unulig paa det af Mindretallet meddelte Grundlag. Naar Mindretallet saaledes bemærker, at Bekostningerne ved de af Flertallet foreslaaede Arbejder efter dets egen Beregning kunne stige til 12,350,000 Kr., da maa herved gøres opmærksom paa, at man for denne Sum vilde faae meget betydelige Arbejder, hvoriblandt helt nye Maskinværksteder, der ikke ere indbefattede under de af Mindretallet foreslaaede Anlæg og Arbejder.

Under disse Forhold og i Betragtning af, at Mindretallets Forslag og de disse ledsagende Planer ikke foreligge i en saadan Form, at det, uden en nærmere Undersøgelse og Bearbejdelse, vil være muligt herpaa at grunde en virkelig Bedømmelse af disse Forslag, og navnlig Forslaget til den directe tildels underjordiske Forbindelsesbane, har Commissionen ikke anseet det for forsvarligt efter en slig Undersøgelse og Bearbejdelse længere at udsætte Tilendebringelsen af sine Arbejder, der, saaledes som foran antydet, allerede engang tidligere, nemlig i forrige Sommer, da de antoges at være deres Afslut-

ning nær, bleve forhalede paa Grund af særlige Undersøgelser, der viste sig nødvendige. Commissionen har derfor ment at burde indskrænke sig til at henstille til Ministeriet, hvorvidt det maatte finde Anledning til at foranledige en saadan nærmere Undersøgelse af de af Mindretallet fremsatte Forslag, at en Bearbejdelse af samme og en fuldstændig Sammenstilling deraf med Flertallets Forslag maatte blive mulig paa Grundlag af fyldigere Planer og Forklaringer end dem, som for Tiden foreligge.

Til det ovenfor Fremsatte skal Commissionen sluttelig kun føie den Bemærkning, at, forsaavidt enkelte af de os ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 11te November 1878 forelagte Spørgsmaal ikke have fundet deres Besvarelse ved de ovenfor gjorte Bemærkninger og fremsatte Forslag, hvilket navnlig gjælder de Spørgsmaal, der ere fremsatte med Hensyn til Tilveiebringelse af de fornødne Pengemidler til Anlæggenes Gjennemførelse, da er Grunden hertil den, at den Forudsætning, der laae til Grund for disse Spørgsmaal, nemlig, at de sjællandske Jernbaner tilhørte et privat Actieselskab, nu, efterat Banerne ere overgaaede i Statens Eie, ikke længere er tilstede.

**Den af Indenrigsministeriet ved Skrivelse af 11te November 1878 til
Overveielse af Spørgsmaalet om Kjøbenhavns Banegaards Udvidelse
nedsatte Commission.**

Kjøbenhavn, den 22de Marts 1881.

A. F. Krieger.	J. Adolph.	Caroc.	Ehlers.	Fenger.
C. S. Henrichsen.	L. P. Holmblad.	J. C. Jacobsen.	F. Meldahl.	
Rothe.	Tegner.	Jul. Thomsen.	Wenck.	

F. E. Petersen.

und eine Reihe anderer von Grund zu neuen Einrichtungen, die 1878 im wesentlichen
kommissionen der Arbeit sind, welche insbesondere die in Hinsicht auf die
Anzahl der männlichen Bevölkerung in der Provinz zu einem gewissen Ausmaß
als die schätzbarsten Elemente für die Provinz zu einem in Hinsicht
statistischer Arbeit mit der Provinz Arbeit, welche diese Arbeit für die Provinz
folgende Punkte an der Provinz und diese sind die Punkte folgende

Die oben erwähnten Punkte sind Commissionen folgende sind die Punkte
nachstehend sind die Punkte in der Provinz in der Provinz in der Provinz
1878 folgende Commissionen sind diese Punkte sind die Punkte sind die Punkte
Kommissionen der Provinz Arbeit, welche diese Arbeit für die Provinz
nachstehend sind die Punkte in der Provinz in der Provinz in der Provinz
Kommissionen der Provinz Arbeit, welche diese Arbeit für die Provinz
nachstehend sind die Punkte in der Provinz in der Provinz in der Provinz
Kommissionen der Provinz Arbeit, welche diese Arbeit für die Provinz
nachstehend sind die Punkte in der Provinz in der Provinz in der Provinz

Die in der Provinz Arbeit, welche diese Arbeit für die Provinz
nachstehend sind die Punkte in der Provinz in der Provinz in der Provinz
Kommissionen der Provinz Arbeit, welche diese Arbeit für die Provinz
nachstehend sind die Punkte in der Provinz in der Provinz in der Provinz

Wabershausen, den 20ten März 1878.

- | | | | | |
|-------------------|---------------|----------------|-----------|-------|
| A. F. Krieger | J. Adolph | Caron | Ehlers | Fongy |
| C. S. Hennrichsen | L. P. Homblad | J. C. Jacobson | F. Mehlis | |
| Roths | Tegner | Jul. Thomsen | Wensch | |

F. E. Peterson

Bilage

til

Commissionsbetænkningen.

Bilag I.	Skrivelse fra Indenrigsministeriet til Dr. juris & phil. <i>A. F. Krieger</i> , extraordinair Assessor i Høiesteret, dateret den 11te November 1878	Side 71
— II.	Fremstilling af Forhandlingerne om Anlægget af Kjøbenhavns Banegaard nord for Vesterbrogade i Aarene 1861—63, meddelt af Contoirchef <i>F. E. Petersen</i>	— 73
— III.	Kalkulatorisk Beregning over de Udgifter, som antages at ville foranlediges ved Effektueringen af de af Banegaardskommissionens Flertal gjorte Forslag til Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard og til den øvrige Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn, forfattet af Oberst <i>Hedemann</i> i Juli 1880	— 85
— IV.	Skrivelse fra Kjøbenhavns Magistrat til Commissionen angaaende Kjøbenhavns Banegaards Udvidelse, dateret den 28de Juli 1880, med tvende Bilage.	— 112
— V.	Specification over Kort, Skitser og Planer, forelagte Commissionen eller foranledigede udarbejdede af denne	— 117
— VI.	Fortegnelse over statistiske Oplysninger, erhvervede til Brug ved Commissionens Arbejder	— 121
— VII.	Oversigtskaart over Kjøbenhavn med Angivelse af Flertallets og Mindretallets Forslag.	

Bilaga

Commissionsberäkningen.

1. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1900. 11

2. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1901. 12

3. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1902. 13

4. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1903. 14

5. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1904. 15

6. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1905. 16

7. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1906. 17

8. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1907. 18

9. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1908. 19

10. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1909. 20

11. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1910. 21

12. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1911. 22

13. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1912. 23

14. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1913. 24

15. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1914. 25

16. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1915. 26

17. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1916. 27

18. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1917. 28

19. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1918. 29

20. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1919. 30

21. Beräkning af kommissionens utgifter för år 1920. 31

Bilag I.

Skrivelse

fra Indenrigsministeriet til Dr. juris & phil. A. F. Krieger,
extraordinair Assessor i Høiesteret, dateret d. 11te Novbr. 1878.

Paa dertil af Bestyrelsen for det sjællandske Jernbaneselskab given Foranledning har Ministeriet besluttet at nedsætte en Kommission til at tage Spørgsmaalet om en eventuel fremtidig Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard under Behandling. Man har tænkt sig, at denne Kommissions Virksomhed væsentligst skulde gaae ud paa Følgende:

- a. det maa gjøres til Gjenstand for Overveelse, om Kjøbenhavns Banegaard i dens nuværende Udstrækning og Indretning kan antages i en nær Fremtid f. Ex. i Løbet af 15 à 20 Aar at ville blive ude af Stand til at fyldestgøre de Krav, Trafikens Udvikling vil stille til den, saa at det maa ansees nødvendigt, at der træffes Foranstaltninger til at raade Bod paa de heraf opstaaende Ulemper.
- b. Forsaavidt Spørgsmaalet litr. a. besvares bekræftende, bliver det at overveie, om Forholdet skal ordnes *enten* saaledes, at der kun bliver een Banegaard, der indrettes og drives som et samlet Complex, om end med særskilte, heelt eller delvis adskilte Afdelinger for Person- og Godstrafik, *eller* saaledes, at der anlægges flere i det væsentlige selvstændige Banegaarde, hver med sine Afdelinger for Person- og Godstrafik, *eller* endelig saaledes, at den hele Persontrafik holdes samlet paa een Banegaard, medens Godstrafiken henvises til en anden.

Under Drøftelsen af disse Spørgsmaal bliver særligt Hensyn at tage til, paa hvilke Steder og paa hvilke Maader det nødvendige Banegaardsterrain ifølge de lokale Forhold bedst vil kunne tilveiebringes, og herved maa der tages Hensyn saavel til de Arealer, som maatte ansees fornødne i en nærmere Fremtid, som til Muligheden af senere yderligere Udvidelser, som Forholdene efterhaanden maatte nødvendiggjøre.

- c. der maa udarbejdes foreløbige skizzerede Planer til de foreslaaede nye Anlæg og forfattes calculatoriske Beregninger over de med Erhvervelsen af de fornødne Grunde og Udførelsen af den Deel af de nye Anlæg, som tænkes iværksatte i en nærmere Fremtid, forbundne Udgifter.
- d. der maa gjøres Forslag til Rækkefølgen og Tiden for Udførelsen af de forskellige Anlæg samt Tilveiebringelsen af de hertil nødvendige Pengemidler. I Forbindelse hermed maa det overveies, om og da i hvilket Omfang der maatte være Anledning

for Staten og Communen til at komme Jernbaneselskabet til Hjælp i den heromhandlede Anledning ved Ydelse af Pengetilskud eller paa anden Maade.

- e. Forsaavidt det under litr. a omhandlede Spørgsmaal besvares benægtende og som en Følge deraf de under litr. b-d omhandlede Spørgsmaal bortfalde, bliver det at tage under Overveielse, hvorvidt det af Hensyn til Statens og Communens Interesser maatte ansees for ønskeligt, at man i en nær Fremtid sikkrer sig Disposition over det fornødne Areal, hvorpaa der senere i en fjernere Fremtid maatte kunne opføres en ny udvidet Banegaard, og i bekræftende Fald hvorledes dette maatte kunne skee.
- f. Forsaavidt det iøvrigt maatte ansees for nødvendigt, at der fra Lovgivningsmagtens, Administrationens eller forskjellige Autoriteters Side bliver truffet Foranstaltninger til Forberedelse og Gjennemførelse af de gjorte Forslag, maatte dette fremhæves og nærmere begrundes samt ledsages af Forslag til de eventuelt fornødne Lovforslag.

Da Ministeriet har troet i den omhandlede Anledning at kunne gjøre Regning paa Hr. Geheimeetatsraadens værdifulde Medvirkning, tillader man sig at anmode Dem om velvilligst at overtage det Hverv, som Commissionens Formand at lede dens Forhandlinger, idet man ikke undlader at meddele, at man til Medlemmer af Commissionen endvidere har beskikket: Geheimeetatsraad, Borgmester *C. E. Fenger*; Departementschef i Finantsministeriet *C. A. Caroc*; Oberst *H. T. v. Wenck*; Etatsraad, Directeur ved Kunstacademiet *F. Meldahl*; Etatsraad, Fabrikeier *L. P. Holmblad*; Høiesteretsadvocat *C. S. Henrichsen*; Justitsraad, Overingenieur *J. V. Tegner* og Grosserer *J. D. S. Adolph* samt at Kommissionen desuden tiltrædes af Capitain, Brygger *J. C. Jacobsen*; Cand. juris, Folkethingsmand *C. St. A. Bille* og den administrerende Directeur for det sjællandske Jernbaneselskab, Etatsraad *V. Rothe*, ~~samt~~ Delegerede fra nysnævnte Selskab, og af Conferentsraad, Borgmester *E. D. Ehlers* og Professor Dr. phil *J. Thomsen* som Delegerede fra Kjøbenhavns Communalbestyrelse.

Det tilføies sluttelig, at man har underrettet Commissionens øvrige Medlemmer om, at de fra Dem ville modtage Meddelelse om Commissionens Sammentræden, i hvilken Henseende De bedes foranstalte det Fornødne.

E. Skeel.

L. Borup.

Bilag II.

Fremstilling

af Forhandlingerne om Anlægget af Københavns Banegaard nord for Vesterbrogade i Aarene 1861—63.*)

Meddelt af Contoirchef F. E. Petersen.

Ved Loven af 19de Februar 1861 blev der givet Regjeringen Bemyndigelse til at meddele det daværende sjællandske Jernbaneselskab Concession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør med Sidebane til Jægersborg Dyrehave.

Denne Lov var forsaavidt ikke foranlediget ved noget Ønske fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, som det ikke havde ment, ialtfald i en nærmere Fremtid, at ville overtage noget Anlæg af en Jernbane til *Helsingør* og derfor heller ikke havde andraget om Concession herpaa. Bemyndigelse til at indrømme Concession paa et saadant Anlæg var allerede tidligere given Regjeringen ved Lovene af 16de Februar 1856 og 15de Februar 1857; men det var ved disse Love, hvoraf den første fremkom ved Rigsdagens Initiativ og den anden var en ren Suppleringslov til den første, ikke forudsat, at et saadant Anlæg vilde blive overtaget af det sjællandske Jernbaneselskab, der heller ikke havde foranlediget deres Fremkomst, men at Anlægget vilde blive gennemført af Andre, hvilket selvfølgelig ikke udelukkede en Medvirkning fra de sjællandske Jernbaners Side til Anlæggets bedst mulige Gjennemførelse. Det sjællandske Jernbaneselskab havde derimod under 31te Mai 1859 alene andraget om Concession paa Anlæg af en Jernbane fra Kjøbenhavn til *Dyrehaven* (med Antydning om eventuel senere Fortsættelse imod Nord); men dette Andragende blev afslaaet af Indenrigsministeriet, som ved Skrivelse af 24de Januar 1860 uden videre Motivering meddelte, at man ikke for Tiden kunde indlade sig herpaa. Directionen bragte det under 25de August 1860 paany Andragendet frem, og der blev derefter af Indenrigsministeriet i Samlingen 1860—61 forelagt Rigsdagen Udkast til en Lov om Bemyndigelse til at meddele det sjællandske Jernbaneselskab Concession paa Anlæg af en Jernbane til Helsingør med Ret til foreløbig at indskrænke Foretagendet til den første Section fra Kjøbenhavn til Jægersborg Dyrehave, og det var dette Udkast, hvoraf Loven af 19de Februar 1861 sluttelig fremgik. Skjøndt Selskabet saaledes ikke var forberedt paa strax at overtage et Anlæg af det ved

*) Ovenstaaende Fremstilling er udarbejdet paa Grundlag af de i Jernbanedirectionens Arkiv beroende Acter, suplerede med saadanne Oplysninger, som paa anden Maade have kunnet erholdes.

Loven givne Omfang, fandt man dog efter Omstændighederne ikke at burde vægre sig ved at gaae ind herpaa, og det blev derfor, paa Forslag af Bestyrelsen, af en den 10de April s. A. afholdt Generalforsamling vedtaget, at Selskabet skulde overtage bemeldte Anlæg, og Selskabets Bestyrelse blev bemyndiget til at foretage det Fornødne til dets Iværksættelse.

Da denne Beslutning blev tagen, forelaae der som en Følge af disse Forhold ikke nogen bestemt Plan til den nordsjællandske Banes Retningslinie, navnlig i Nærheden af Kjøbenhavn, og ved de Overveielser, som dette Spørgsmaal derefter blev underkastet, fremstillede der sig forskjellige Alternativer, mellem hvilke det antoges, at der kunde være Valg. Det *første* af disse Alternativer var at bibeholde den daværende Banegaard syd for Vesterbrogade, eventuelt med en senere Udvidelse mod Øst ind imod Byen, og at lade Nordbanen med dens Sidebane udgaae derfra, *enten* ved at føre de sidstnævnte Baner udenom Valby eller over Vesterbro omtrent ved Sorte Hest og videre over Frederiksberg Allee og Gl. Kongevei, *eller* ved at føre disse Baner over Vesterbro i Nærheden af Frihedsstøtten. Et *andet* Alternativ, som fremstillede sig, var at flytte Banegaarden til Terrainet nord for Vesterbrogade, imellem denne Gade og Nørrebro, og at lade alle Baner udgaae derfra, og *endelig* overveiedes det Alternativ, at bibeholde den daværende Banegaard til Brug for Vestbanen og at bygge en ny selvstændig Banegaard for Nordbanen med Sidebane. Under de i den Anledning stedfindende Overveielser troede man, at afgjørende Grunde talte for saavidt muligt at bibeholde *een* Centralbanegaard for alle Banerne, og følgelig kom man ikke nærmere ind paa det senest omtalte Alternativ, og da Hensynet til den betydelige Forlængelse, som Nord- og Klampenborgbanen vilde faae, naar de skulde udgaae fra den daværende Banegaard og føres *udenom Valby* eller Sorte Hest, bevirkede, at man opgav denne Plan, syntes man saaledes ikkun at have tilbage Valget mellem *enten* at lade Nord- og Sidebanen udgaae fra den daværende Banegaard og føres over Vesterbrogade ved Frihedsstøtten *eller* at flytte Banegaarden til Terrainet nord for Vesterbrogade.

Ved Udarbeilelsen af de *foreløbige* Planer til Banens Retningslinie, hvilken Udarbeidelse skete under Regjeringens Ledelse og væsentligt paa Statens Bekostning, mente man da af disse 2 Alternativer at maatte give det første Fortrinet, og ifølge det i Henhold hertil udarbeidede foreløbige Project vilde Nord- og Klampenborgbanen komme til at udgaae i en Bue fra den vestlige Ende af den daværende Banegaard syd for Vesterbrogade, for derefter at passere Vesterbrogade tæt ved Frihedsstøtten, gaae igjennem Glacisholms Have, forbi Vandværkets Filtre indtil Ladegaardsveien, herfra paa en Dæmning langs Østsiden af Peblinge- og Sortedarassøen og over sidstnævnte Sø til Triangelen paa Østerbro og derfra vest om lille Vibenshus omtrent ud til Tuborg, hvor Sidebanen til Klampenborg skulde skilles fra Hovedbanen. *Holdepladse* paatænkte anlagte enten ved Glacisholm eller Nørrebro — eventuelt begge Steder — samt ved Østerbro. Disse foreløbige Planer bleve ved Skrivelse af 16de Mai 1861 af Selskabets Bestyrelse indstillede til Approbation af Indenrigsministeriet, der indhentede Erklæringer

over dem fra Finantsministeriet, Krigsministeriet og Københavns Magistrat, og disse Autoriteter, af hvilke dog den sidstnævnte ikke synes at have forelagt Borgerrepræsentationen Sagen, fandt Intet mod Planerne at erindre (ligesom der heller ikke i Pressen fra Begyndelsen af, da Planerne bleve Offentligheden bekendte, reistes nogen Indsigelse imod dem), og Planerne bleve derefter under 27de Juni 1861 foreløbig forsynede med allerhøieste Approbation.

Allerede forinden denne allerhøieste Approbation erhvervedes, kom man under de nærmere Overveielser, som Udarbeidelsen af de specielle Planer til dette Project foranledigede, til det Resultat, at der muligvis kunde være overveiende Grunde til at foretrække ganske at opgive den daværende Banegaard og at anlægge en *hel ny Centralbanegaard paa Terrainet mellem Vesterbrogade og Ladegaardsvei*, idet den daværende Banegaard syd for Vesterbro maatte ansees for særlig uheldig som Udgangspunkt for den nordsjællandske Bane, navnlig paa Grund af Vanskeligheden ved at tilveiebringe en passende og bekvem Hovedbygning for alle Togenes Expedition, ligesom det ogsaa maatte ansees nødvendigt i ethvert Fald at have en selvstændig Station nord for Vesterbrogade til Expedition af Klampenborgtogene, hvilket vilde medføre en Deling af Driften, der baade vilde være mindre hensigtsmæssig og forøge Bekostningerne ved samme. Jernbanedirectionen tilraadede derfor i Skrivelse af 31te Mai 1861 Selskabets Bestyrelse at gaae ind paa den omhandlede Forandring af Planen; men Bestyrelsen mente at burde blive staaende ved den hidtil foreløbigt vedtagne Plan, saaledes at man indskrænkede sig til de i Anledning af Nordbanens Bygning absolut nødvendige Forandringer paa den daværende Banegaard, og Bestyrelsen antog det saameget mere for rigtigt at blive staaende herved, som der paa det daværende Tidspunkt var al Udsigt til, at den oprindelige Plan til Banens Retningslinie, udgaaende fra Banegaarden syd for Vesterbro og ført langs Søerne, hvilket Anlæg maatte ansees for det for Selskabet mest økonomiske, ikke vilde støde paa væsentlige Hindringer, hvilket ogsaa antoges at fremgaae af den ovennævnte allerhøieste Resolution af 27de Juni 1861. I Overensstemmelse hermed bleve Planer udfærdigede og ved Skrivelse af 6te September 1861 indstillede til Ministeriets endelige Approbation.

Der var imidlertid saavel i den offentlige Mening som navnlig hos Københavns Magistrat — uagtet den, som anført, tidligere Intet havde fundet at erindre mod Planerne — opstaaet Betænkelse ved den projecterede Retningslinie, fordi Banen i Niveau vilde komme til at overskjære de vigtigste Adgangsveie til Hovedstaden, og Indenrigsministeriet (der den 15de September 1861 var overtaget af *Orla Lehmann*) indskrænkede sig derfor ved Skrivelse af 10de October 1861 til at meddele endelig Approbation paa den Del af Banens Retningslinie, der kom til at ligge nord for Tuborg, og forbeholdt sig at tage yderligere Bestemmelse om Strækningen imellem Tuborg og Københavns Banegaard, naar det havde været Gjenstand for nærmere Forhandling, hvilke Fordringer der maatte stilles med Hensyn til Banens Bygning over Stadens og Fæstningens Grund, hvorhos Ministeriet ved Skrivelse af 11te s. M. foranledigede

en Forhandling herom, under Forsæde af den kgl. Commissarius ved de sjællandske Jernbaner, mellem Delegerede for Magistraten og Bestyrelsen, hvilken Forhandling tillige tiltraadtes af en Delegeret for Krigsministeriet (Oberstlieutenant *Dreyer*). Disse Forhandlinger førte ikke til Enighed, idet det *nu* af Communens Delegerede (Borgerrepræsentant, Tømmermester *Kayser* og Stadsingenieur *Colding*) stilledes som en ueftergivelig Betingelse for Communens Samtykke til den valgte Retningslinie, at Banen, hvor den skulde skjære de 2 Hovedadgangsveie til Byen, nemlig Vester- og Nørrebro, førtes enten *over* eller *under* disse Veie, og Communens Delegerede anbefalede navnlig en af den ene af dem (*Colding*) foreslaaet Plan til at lægge Banen i Gjennemskjæringer under Veienes Niveau. Denne Plan modsatte Selskabets Delegerede (Medlem af Bestyrelsen, Etatsraad *Schovelin*, og den administrerende Directeur, Etatsraad *Rothe*) sig bestemt saavel af Hensyn til de tekniske Ulemper, hvormed dens Gjennemførelse og Banens Benyttelse derefter vilde være forbundne, som af Hensyn til de betydelige Bekostninger, den vilde udkræve, idet det Beløb, hvormed Banens Anlægscapital herved vilde forøges, af Jernbaneselskabets Delegerede beregnedes til 1,200,000 Kr. à 1,400,000 Kr. (medens Stadsingenieur *Colding* kun havde anslaaet Bekostningen til ca. 400,000 Kr.), og da Krigsministeriets Delegerede erklærede, at de militaire Interesser vare til Hinder for de foreslaaede Gjennemskjæringer paa Fæstningens Grund, hvorfor Krigsbestyrelsen vilde nægte Tilladelse hertil, samt da Indenrigsministeriet fandt Banens Anlæg i Nedsænkninger under Vester- og Nørrebro aldeles utilstedeligt, kunde der følgelig ikke være Tale om at gennemføre denne Plan, og imod at føre Banen *ovenover* Vester- og Nørrebro talte i endnu høiere Grad de anførte Grunde, saavel tekniske som økonomiske, ligesom det maatte ansees for givet, at en saadan Plans Gjennemførelse ligeledes vilde støde paa Modstand fra Krigsbestyrelsens og Indenrigsministeriets Side. Derimod fremkom der under de Delegeredes Forhandlinger subsidiairt en Plan, der gik ud paa at søge at indskrænke Ulemperne ved Banens Anlæg i Niveau over de befærdede Adgangsveie ved at begrænde Overskjæringen til Vesterbro og føre Banen gennem det af Ladegaardsaaen passerede Terrain, bort fra Fæstningsvolden og Søerne, ad en Dæmning over den nordøstlige Ende ad St. Jørgens Sø eller over den Dæmning, der adskiller St. Jørgens Sø's tvende Vandbassiner, og medens Indenrigsministeriet, ligeoverfor de fra Communens Delegerede fremkomne Forslag til at føre Banen enten under eller over Adgangsveiene til Byen, ikke fandt Anledning til at fravige den Forudsætning, hvorfra man ved hele det paagjældende Anlæg oprindelig var gaaet ud, nemlig at Banen paa Kjøbenhavns Grund skulde anlægges i Terrainets naturlige Niveau, men heller ikke miskjendte Ulemperne ved Overskjæringen af de vigtigste Adgangsveie til Byen, om det end ansaae de Betæneligheder, som Magistraten nærede herimod, og som havde fundet en stærk Gjenlyd i Befolkningen, for meget overdrevne, fandt Ministeriet i den saaledes fremkomne subsidiaire Plan til Banens Retningslinie en Udvei til at komme bort fra de paagjældende Vanskeligheder. Idet Ministeriet derfor ganske opgav den foreløbigt approberede Retningslinie for Banen mellem Banegaarden Syd for Vesterbro og Tuborg, stillede det, paa Basis af den senest omhandlede Linie ad Ladegaardsaaen, i Skrivelse af 7de November 1861, Selskabets

Bestyrelse Valget imellem *enten* at lade Nordbanen udgaae fra Banegaarden syd for Vesterbro i Niveau over Vesterbrogade med en Bistation nord for Vesterbrogade for Klampenborgtogene, (hvorved vilde vindes, at Vesterbrogade ialfald ikkun vilde blive passeret af Nordbanens forholdsvis faa daglige Tog), *eller* helt at forlægge Banegaarden fra syd for Vesterbrogade og oprette en for alle Banerne fælles Centralbanegaard paa Terrainet mellem Vesterbro og Nørrebro, hvorfra *Vestbanens* Tog da indtil Videre vilde kunne udgaae, skjærende Vesterbrogade i Niveau for at komme i Forbindelse med den egentlige Vestbanelinie, indtil man muligen engang i Tiden maatte kunne tilveiebringe Midlerne til Anlæg af et nyt Stykke Vestbane, der udenom Frederiksberg Have kunde forbinde Korsørbanen med Nordbanen, og Ministeriet anbefalede varmt det sidste af de 2 stillede Alternativer og *navnlig*, at en slig Centralbanegaard anlagdes paa *det Terrain, som ligger mellem Nørrebro, Fæstningsgraven og Farimagsvæien*. Ideen til denne ny Plan til Banegaardens Beliggenhed var oprindelig fattet af Banernes administrerende Directeur, men atter af ham opgiven paa Grund af de Vanskeligheder, hvormed dens Gjennemførelse maatte ansees forbunden, naar der ikke *i ganske særlig Grad* kunde gjøres Regning paa Imødekommen fra alle vedkommende Autoriteters Side, hvilket næppe turde forudsættes. Ved en mundtlig Conference med Indenrigsministeren, hvorunder denne løselig havde berørt en fra General *Caroc* fremkommen Plan til at anlægge en Centralbanegaard ved Rosenborg Slot, nævnede den administrerende Directeur den hos ham opstaaede Tanke om en Banegaard ved Nørreport som formentlig heldigere end General *Carocs* Project, og Ministeren, der følte sig meget tiltalt af den, greb den da strax med varm Interesse og søgte nu ved den ovenciterede Skrivelse at fremme den.

Herved havde Sagen faaet en hel ny Vending, hvorpaa man fra Selskabets Side ikke kunde være forberedt. Der forelaae derfor ikke nogen udarbejdet Plan, baseret paa et Alternativ som det af Ministeriet anbefalede, ligesom der heller ikke var anstillet nøiagtig Beregning over de Omkostninger, som en slig Plans Gjennemførelse vilde medføre; men paa Grund af den langt fremskredne Tid var det nødvendigt for Selskabet at bestemme sig, eftersom nemlig Concessionen paa Nordbanens Anlæg, forsaavidt den skulde kunne erhverves i Henhold til Loven af 19de Februar 1861, efter denne Lovs Bydende maatte være erhvervet inden 1ste Januar 1862, og den næppe vilde kunne opnaaes, forinden ialfald en foreløbig Bestemmelse var tagen i denne Sag. Bestyrelsens Flertal mente derfor, at man burde bestemme sig for det af Ministeriet saa varmt anbefalede, i flere Retninger tiltalende, Project, og i Overensstemmelse hermed udtalte Bestyrelsen sig i Skrivelse af 11te Novbr. 1861 til Ministeriet, dog under visse Forbehold og Betingelser med Hensyn til Banegaardens Omfang og Omkostningerne ved Erhvervelsen m. v. Indenrigsministeriet udvirkede dernæst, overensstemmende med de Selskabet ved Skrivelsen af 7de November 1861 stillede tvende Alternativer, under 9de December s. A. allerhøieste Approbation *dels* paa, at Banen over Vesterbro førtes til et Punkt mellem Vester- og Nørrebro, hvor der vilde være at anlægge *enten* en Station alene for Nordbanens Extratog (ø: Klampenborgtogene) *eller* en fælleds Centralbanegaard for samtlige Banerne, og *dels* paa, at der meddeltes Concession paa Nordbanen med

Sidebane til Dyrehaven i Henhold til Loven af 19de Februar 1861, og ved Skrivelse af 7de Februar 1862 meddelte Ministeriet Bestyrelsen de nærmere Betingelser for Anlægget af den ny Centralbanegaard paa Terrainet mellem Nørrebro, Fæstningsgraven og Farimagsveien.

Planerne saavel til et saadant Anlæg som til det andet af de under 9de December 1861 approberede Alternativer vare imidlertid fra Selskabets Side gjorte til Gjenstand for yderligere omhyggelig Overveielse, og nærmere Overslag vare blevne udarbejdede. Det viste sig herved, at Udgifterne ved *selve Banegaardsanlægget* ved Nørreport maatte anslaaes til et Beløb af ca. 1,300,000 Kr. og ved Anlægget af den hermed i Forbindelse staaende Banestrækning

indtil den fra Tuborg og nordpaa approberede Linie til ca. ... 950,000 —

i Alt ca. 2,250,000 Kr.

medens Bibeholdelsen af den gamle Banegaard Syd for Vesterbro og Anlæg af en egen Station for Klampenborgtogene Nord for Vesterbro m. v. vilde medføre en Bekostning af ca. 560,000 Kr. hvortil blev at lægge Udgifterne ved Anlægget af den i Forbindelse med dette Project staaende Banestrækning indtil den tidligere approberede Linie eller ca. ... 890,000 —

1,450,000 —

altsaa Mer-Udgift for Nørreport-Projectet ca. 800,000 Kr.

hvortil desuden maatte lægges det Capitalbeløb, der svarede til den aarlige Udgift, hvormed Driftsomkostningerne bleve forøgede paa Grund af den ved Beliggenheden af Banegaarden ved Nørreport bevirkede Veiforlængelse for Togene til Korsør og Klampenborg, eller mindst ca. 100,000 —

Mer-Udgift i Alt ca. 900,000 Kr,

Den Omstændighed, at Banegaarden ved Nørreport blev at anlægge paa Fæstningsterrainet, medførte derhos, at det blev fordret, at Selskabet ved et thinglæst Revers skulde forpligte sig *dels* til i Krigstilfælde, paa Krigsbestyrelsens Forlangende, at træffe visse Foranstaltninger, der maatte anslaaes i saa Fald at ville medføre en Udgift af ca. 200,000 Kr., og *dels* til at fratage Erstatning for eventuel Beskadigelse i Krigstilfælde af Bygninger og andre Anlæg paa Banegaarden til Værdi ca. 600,000 Kr.

Det var herefter klart, at det af Ministeriet anbefalede Project vilde forøge, Anlægscapitalen for den nordsjællandske Jernbane med et forholdsvis betydeligt Beløb, og det Spørgsmaal maatte da naturligt frembyde sig for Selskabets Bestyrelse, om det, der kunde vindes ved Gjennemførelsen af denne Plan, vilde staae i et passende Forhold til det økonomiske Offer, som Selskabet i den Anledning maatte bringe. Vel var man i saa Henseende paa det Rene med, at den hele Expeditions Concentration paa een samlet Banegaard vilde medføre mange Fordele for Driften, ligesom det ogsaa maatte antages,

at Banegaardens Beliggenhed ved Nørreport vilde være heldig som Udgangspunkt for den *nordsjællandske Jernbane*. Men Planens Gjennemførelse paa den af Ministeriet foreslaaede Maade vilde dog ogsaa medføre væsentlige Ulemper. Saaledes blev det beregnet, at Veien for Vestbanens Tog fra Stationen ved Nørreport vilde blive forlænget med ca. 4000 Fod, hvilket allerede ved den daværende Drift vilde bevirke en aarlig Veiforlængelse for Togene af ca. 400 Mil, hvorhos Veien for Klampenborgtogene vilde blive ca. 2,800 Fod længere fra denne Station end fra en Station for disse Tog nord for Vesterbro, hvilket efter den foreløbigt lagte Plan for Klampenborgbanens Benyttelse vilde svare til en aarlig Veiforlængelse af ca. 300 Mil, og disse Veiforlængelser vilde selvfølgelig voxe i Forhold til det efterhaanden tiltagende Togantal. Der vilde ikke ved det af Ministeriet anbefalede Project vindes nogen væsentlig Terrain-Udvidelse for Banegaarden. Selv om Banegaarden ved Nørreport havde kunnet anlægges saaledes, som Selskabet i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 7de November 1861 havde ment at kunne forudsætte, vilde dens Areal ikkun kommet til at omfatte ca. $15\frac{1}{2}$ Td. Land, medens Banegaarden Syd for Vesterbrogade indtog ca. $12\frac{1}{4}$ Td. Land (hvortil desuden, naar en Sammenligning skulde foretages, maatte lægges Areal af Bistationen for Klampenborgtogene nord for Vesterbro); men ved Ministeriets Skrivelse af 7de Februar 1862 blev der opstillet den Fordring, at Banegaarden skulde »lægges parallel med Communehospital og saaledes med den paatænkte lige Fortsættelse af Farimagsveien og den projecterede Boulevard«, og herved vilde ikke alene Banegaardens Areal blive indskrænket til ca. $13\frac{3}{4}$ Td. Land, men ogsaa Hensigtsmæssigheden af Banegaardens Beliggenhed blive formindsket. Hertil kom, at Beliggenheden ved Nørreport ansaaes for ugunstigere for en Forbindelse med Havnen end den gamle Banegaard syd for Vesterbro, hvorhos det befrygtedes, at Trafiken vilde lide Afbræk ved Banegaardens Fjernelse fra Vesterport, der maatte ansees for Vestbanens naturligste og bedste Udgangspunkt, hvortil den i en længere Aarrække havde været knyttet, og hvorefter mange Forhold allerede havde formet sig.

I Betragtning af disse mindre heldige Sider ved Planen saavel som dens forholdsvis større Bekostelighed fremfor det af Regjeringen alternativt approberede andet Project med Bibeholdelsen af Banegaarden syd for Vesterbro for Nord- og Vestbanen og Anlæg af en Bistation for Klampenborgtogene nord for Vesterbro mente Bestyrelsens Flertal at burde opgive det af Ministeriet særligt anbefalede Alternativ og blive staaende ved det andet Alternativ, og man fandt saameget mindre Betænkelighed ved at indskrænke sig hertil, som der, for det Tilfælde, at man skulde beslutte sig til at lade Centralstationen for begge Banerne *definitivt* forblive syd for Vesterbro, fra den administrerende Directeurs Side var fremkommet en Plan til en ny Hovedbygning for begge Baner paa den gamle Banegaard, hvilken maatte ansees for i alt Væsentligt brugbar, idet den kunde lægges saaledes, at den kunde benyttes til Expedition baade af ankommende og afgaaende Tog, og at Togene saavel til Korsør som til Helsingør kunde afgaa derfra uden at gaa baglænds (rebroussere), en Ordning, som man, saaledes som foran antydet, fra Directionens Side tidligere havde tvivlet om at kunne gennemføre. I Henhold til Foranstaaende anholdt Bestyrelsen derfor ved Skrivelse af 25de Februar 1862 om, at

Ministeriet vilde approbere, at Banegaaden syd for Vesterbro bibeholdtes som Hovedbanegaard for Vestbanen og de ordinaire Tog paa Nordbanen, medens der nord for Vesterbro saa nær som muligt ved Ladegaardsveien anlagdes en Station for Extratogene (ø: Klampenborgtogene) paa sidstnævnte Bane, der efter at være ført i Niveau over Vesterbro fra Hovedstationen til Bistationen, derefter vilde være at føre over den nordlige Del af St. Jørgens Sø syd og vest forbi Ladegaarden, langs Østsiden af Lersøen over mod Strandveien og i Nærheden af Tuborg eller Hellerup ind i den tidligere approberede Nordbanelinie, hvorhos Bestyrelsen, der foreløbig ikke agtede at foretage nogen Forandring ved de tilstedeværende Localiteter paa den gamle Banegaard, forbeholdt sig eventuelt senere at gjøre Forslag til Opførelse af en ny Hovedbygning paa Terrainet syd for Vesterbro.

Skjøndt denne Bestyrelsens Indstilling forekom Indenrigsministeret mindre heldig for Sagens hensigtsmæssige Ordning, troede Ministeriet, efter hvad der i Sagen var passeret, ikke at kunne nægte at gaae ind paa samme, og meddelte derfor, ved Skrivelse af 15de Marts 1862, skjøndt modstræbende, den af Bestyrelsen attraaede Approbation, idet Ministeriet dog tillige udtalte sig for Nødvendigheden af, at Sagen blev forelagt Generalforsamlingen, hvad Bestyrelsen imidlertid efter Selskabets Statuter og den Samme af Generalforsamlingen den 10de April 1861 givne Bemyndigelse ikke fandt Anledning til, og der blev altsaa af Bestyrelsen Intet foretaget for at erhverve nogen yderligere Tilkjendegivelse fra Actionairernes Side. Der syntes imidlertid i Befolkningen at være en stærk Stemning tilstede for Anlægget af en Centralstation for alle Banerne ved Nørreport, og denne Stemning gav sig sluttelig Udtryk derved, at der af et statutmæssigt Antal Actionairer til Afgjørelse af dette Spørgsmaal blev indgivet Begjæring om Inkaldelse af en overordentlig Generalforsamling, der afholdtes den 7de Mai 1862, og paa hvilken der af 48 Actionairer stilledes Forslag om Anlægget af den i Indenrigsministeriets Skrivelse af 7de Novbr. 1861 anbefalede Centralbanegaard imellem Ladegaardsveien og Nørrebro; men dette Forslag, der navnlig forsvaredes af Prof. *Bjerring* og støttedes af Redacteur *Ploug*, blev af Generalforsamlingen forkastet, og samme Skjæbne havde et af Assurancemægler *Edv. Hvidt* og Medlem af Selskabets Bestyrelse, Etatsraad *Schovelin*, stillet Ændringsforslag, der var tiltraadt af Medlem af Directionen, Oberstlieutnant *Dreyer*, og subsidiært af de to Medlemmer af Bestyrelsen, Etatsraad Borgmester *Ehlers* og Bankdirecteur *Tietgen*, og som gik ud paa, at der skulle anlægges en Centralbanegaard mellem Ladegaardsveien, St. Jørgens Sø, Vesterbro og Fæstningsgraven, saafremt Bestyrelsen efter forudgaaet Undersøgelse fandt Betingelserne for et saadant Anlæg antagelige og Udgifterne ikke uforholdsmæssigt store.

Efter dette Generalforsamlingens negative Resultat, hvorefter det maatte synes endeligt opgivet at anlægge en fælleds Centralbanegaard for alle Banerne nord for Vesterbro, skred man altsaa til den nærmere Gjennemførelse af de nye Anlæg, ved hvilke det var besluttet at blive staaende, men ved de herunder opstaaende Spørgsmaals Afgjørelse blev det efterhaanden mere og mere klart for Directionen, hvilke Vanskeligheder

og Ulemper den besluttede Ordning af Sagen frembød, navnlig paa Grund af den Tvivl, der reistes om, hvorvidt de Anlæg, som skulde udføres saavel syd som nord for Vesterbro, kunde anses for *permanente*, i hvilket Fald navnlig Opførelsen af den ovenomhandlede ny *Hovedbygning* vilde være nødvendig, men hvortil man under de forhaandenværende Forhold vanskeligt kunde vente Samtykke af Ministeriet, som maatte nære Frygt for derved at præjudicere et fremtidigt Central-Anlæg nord for Vesterbro, eller om man skulde indskrænke sig til mere interimistiske Anlæg og derved holde Spørgsmaalet om en senere eventuel Flytning af Banegaarden aaben, og denne Tvivl fik en foreøget Vægt ved den Uvillie, som fra Befolkningens Side vedblivende syntes at næres mod den af Planen følgende Overskjæring i Niveau af Vesterbrogade. Saavel i Betragtning heraf som navnlig ogsaa af Hensyn til de ifølge det foran Oplyste ikke aldeles ubetydelige Bekostninger, Udførelsen af de besluttede Anlæg, selv om disse for en Del gaves en interimistisk Character, vilde medføre, og som vilde være tabte i Tilfælde af, at Sagen muligt om ikke lang Tid vilde komme ind i et helt andet Spor, ansaae Directionen det for rigtigt at underkaste den trufne Afgjørelse en fornyet omhyggelig Overveielse og navnlig paany at fremdrage Spørgsmaalet om Anlæg af en Centralbanegaard nord for Vesterbro, dog med Beliggenhed saa nær Vesterbrogade som muligt, altsaa nærmest mellem Vesterbrogade, Farimagsveien, Ladegaardsveien og Vandværkets Filtre, samt saaledes at dette Anlæg (for at undgaae den frygtede Overskjæring i Niveau af Vesterbro) sattes i Forbindelse med en *samtidig Ombygning af Vestbanen, saaledes at denne førtes nord om Frederiksberg og ind i Linien fra Hellerup*, medens Banestrækningen over Valby til syd for Vesterbro opgaves. Ideen til denne Ombygning af en Del af Vestbanen var under de tidligere Forhandlinger, jfr. Indenrigsministeriets Skrivelse af 7de November 1861, vel antydningssvis fremkommet, men kun som muligt tænkt realiseret i en fjernere Fremtid, og saavel af denne Grund som af Hensyn til Planens formentlige Bekostelighed, som ogsaa fordi den gik udenfor det ved Loven af 19de Februar 1861 givne legislative Grundlag, var den ikke tidligere gjort til Gjenstand for nærmere Undersøgelse.

Den heromhandlede Plan til Anlægget af en Centralbanegaard tæt nord for Vesterbro i Forbindelse med en Forlæggelse af Vestbanen anbefalede sig ved nærmere Betragtning væsentligt fremfor den Plan, som tidligere havde foreligget til en Banegaard ved Nørreport. Det maatte antages, at Bekostningen ved Planens Realisation (incl. Udgifterne til Anlægget af det nye Stykke Vestbane, der ansloges til ca. 400,000 Kr.) ikke vilde overstige i Alt ca. 2,500,000 Kr., medens Banegaardsanlægget ved Nørreport, uden Forlæggelse af Vestbanen men med Bibeholdelse af den gamle Vestbanelinie og altsaa med Skjæring af Vesterbro i Niveau, ifølge det foran Oplyste var beregnet til ca. 2,250,000 Kr. Skulde dette sidste Project sættes i Forbindelse med Vestbanens Omlægning, vilde det altsaa mindst medføre en Bekostning af ca. 2,650,000 Kr. Den nye Plan syntes saaledes paa en heldig økonomisk Maade at løse Spørgsmaalet om Centralbanegaardens Beliggenhed uden Skjæring af Vesterbro ved nogen af de fra samme udgaaende Linier. Den nye Banegaards Beliggenhed vilde med Hensyn til det Baner

benyttende Publicum og de hertil knyttede forskjellige Forhold blive omtrent den samme som den gamle Banegaards. Forbindelsen med Havnen ansaaes ikke for at blive væsentligt vanskeliggjort ved Flytningen, og endelig vilde man ved den nye Plans Gjennemførelse erhverve en forholdsvis betydelig Terrain-Udvidelse til Banegaard, idet der under Forudsætning af, at der kunde opnaaes Tilladelse til at forlægge Farimagsveien mod Øst hen til Vandværkets Grændser, vilde kunne gjøres Regning paa at faae Raadighed over et samlet Banegaardsareal af ca. 21 Tdr. Lands Størrelse (medens den gamle Banegaard syd for Vesterbro, som tidligere oplyst, udgjorde ca. $12\frac{1}{4}$ Td. Land og Banegaarden ved Nørreport ikkun vilde bleven af ca. $13\frac{3}{4}$ Td. Lands Størrelse) et Areal, der var saa betydeligt, at det ikke alene vilde være rigeligt efter Datidens Trafikforhold, men som ogsaa maatte antages tilstrækkeligt til at møde en større fremtidig Trafik.

I Betragtning af det Anførte fremkom Directionen ved Skrivelse af 13de November 1862 med Forslag til Bestyrelsen om, at Selskabet skulde ansøge Regjeringen om at tilvejebringe den fornødne Lovhjemmel for en total Flytning bort fra Beliggenheden syd for Vesterbro og Anlæg af en hel ny for alle Banerne fælles Centralbanegaard mellem Ladegaardsveien, Vandværkets Filtre, Vesterbrogade og Kjøbenhavns Vandværk, samt til Omlægning af Vestbanen fra Vigerslev og ind til den nye Banegaards nordvestlige Hjørne. Dette Forslag tiltraadtes af Selskabets Bestyrelse, der i Skrivelse af 19de s. M. gjorde Indstilling i Overensstemmelse hermed til Ministeriet, som ved Skrivelse til Bestyrelsen af 2den Januar 1863 stillede sig velvilligt til Sagen og meddelte, at der var forelagt Rigsdagen det i saa Henseende nødvendige Lovforslag om Anlægget af en Centralbanegaard og Forandring af Vestbanens Retningslinie, hvorfor Generalforsamlingens Afgjørelse snarest muligt henstilledes erhvervet. I Henhold hertil blev der indkaldt en overordentlig Generalforsamling til den 19de Februar 1863, til hvilken Bestyrelsen indstillede, at der meddeltes den Bemyndigelse til at ansøge om Tilladelse til Anlæg af en ny Hovedbanegaard nord for Vesterbrogade og Ombygning af en Del af Vestbanen i Overensstemmelse med det af Rigsdagen imidlertid vedtagne Lovforslag samt til derefter at foretage det Fornødne til de paagjældende Anlægs Iværksættelse. Denne Indstilling blev efter en Forhandling, hvorunder navnlig Directeur *Hellmann* og daværende Redacteur *Bille* underkastede hele denne Sags Behandling og Bestyrelsens Forhold til den en skarp Kritik, der blev imødegaaet saavel af Medlemmer af Selskabets Bestyrelse som af den administrerende Directeur, sluttelig *eenstemmigt* vedtaget. Den fornødne Lovhjemmel erhvervedes ved Loven af 13de Marts 1863 om Opførelsen af en ny Banegaard ved Kjøbenhavn og om en Forandring i den kjøbenhavn-korsørske Jernbanes Retning, og Henhold hertil blev Anlægget gennemført, idet det til den nye Banegaard fornødne Terrain blev erhvervet dels (for den mindre Dels Vedkommende, navnlig omfattende Eiendommen Glacisholm ca. 44,000 □ Alen) ved Expropriation og dels ved særlige Overenskomster med Regjeringen og Kjøbenhavns Commune. Sidstnævnte overdrog saaledes ved Overenskomst af 13de Februar 1863 de Communen tilhørende Arealer, som vare beliggende dels mellem den daværende Farimagsvei og Fæstningsværkerne samt Vesterbrogade, og dels mellem nævnte Farimagsvei, St. Jørgens Sø og Vandværkets Filterplads, i Alt ca.

175,000 □ Al., til Selskabet for en Sum af 130,000 Kr., dog med Forbehold af Ret for Communen til, naar Terrainet i Tiden maatte ophøre at benyttes til Jernbanens Drift, da for en Pris af 40 Skilling pr. □ Al. at erholde tilbage den Del af det overdragne Terrain, som ikke under den nævnte Eventualitet ifølge en med Regjeringen afsluttet Overenskomst var betinget at skulle tilfalde Staten, hvorhos Communen gik ind paa, at en Del af den daværende Farimagsvei nedlagdes og erstattedes ved en for Selskabets Bekostning ny anlagt Farimagsvei fra Vesterbrogade langs Vandværkets vestlige Grændse. Forholdet til Staten med Hensyn til Erhvervelse af Areal til den nye Banegaard ordnedes ved Skrivelse af 6te Marts 1863 fra Indenrigsministeriet og, efter Udstedelsen af et Revers fra Selskabet af 8de Februar 1866, ved allerhøieste Resolution af 12te April s. A. Herefter overlod Regjeringen Selskabet *til Banegaardsanlæg* det hertil fornødne Areal af Fæstningsterrainet nord for Vesterbrogade, ca. 75,000 □ Al., samt derhos *til fri Disposition* som almindelig Eiendom tvende Grundstykker af samlet Areal 57,840 □ Al. af det Terrain syd for Vesterbro, der i sin Tid ved kgl. Resolution af 4de Juni 1845 var overladt Selskabet til Banegaardsanlæg med Forpligtelse for Selskabet til, hvis Jernbanen i Tiden skulde blive opgiven, da uden Godtgjørelse at lade Grunden falde tilbage til Staten. Selskabet gav paa sin Side af det ved den nævnte kgl. Resolution af 4de Juni 1845 Selskabet overlodte Areal syd for Vesterbro Afkald paa et Areal af 102,400 □ Al., der stilledes til Statens Raadighed og afleveredes til Militairetaten, hvorhos Selskabet ved det ovennævnte Revers af 8de Februar 1866 indrømmede, at den ovenangivne Servitut, som ifølge Resolutionen af 4de Juni 1845 havde hvilet paa det af Staten til Banegaard i sin Tid afgivne Terrain syd for Vesterbrogade, overførtes til 160,790 □ Al. af det af den nye Banegaard nord for Vesterbrogade, indtagne dels fra Staten og dels fra Communen erhvervede, Areal, som saaledes altsaa uden Vederlag skulde tilfalde Staten, naar Arealet ikke længer benyttedes som Banegaard.

Naar man *nu*, efter saa lang Tids Forløb, seer tilbage paa hele denne Sags Gang, saaledes som den ovenfor er fremstillet, med dens forskjellige Svingninger, vil man muligvis undres over, at der udkrævedes saa omfattende og langvarige Forhandlinger, for at komme til den endelige Afgjørelse; men det maa da — naar man vil vurdere Forholdene paa rette Maade — ikke oversees, at Jernbanevæsenet paa den Tid endnu var i sin første Ungdom her i Landet, at som en Følge heraf Forestillingerne om alle Jernbanernes Anlæg og Drift vedrørende Forhold endnu dengang ikke vare saaledes udviklede, som de bleve ved senere Tidens Erfaring, at man ikke dengang havde — eller kunde have — noget klart Begreb om Udstrækningen af den Udvikling, som Trafiken paa de sjællandske Jernbaner senere har faaet, og at der, da der ved Loven af 19de Februar 1861 blev taget Bestemmelse om Anlægget af en nordsjællandsk Jernbane, ikke havde fundet Overveielser Sted om denne Banes Retningslinie og om alle de vanskelige Spørgsmaal, som stode i Forbindelse hermed, og hvorom man hverken i

vedkommende Ministerium, Rigsdagen, den offentlige Mening eller Jernbanebestyrelsen dengang selv havde et klart Begreb. Disse Vanskeligheder fremstillede sig først, da Sagen nærmere blev drøftet, og ligesom de paa den ene Side først efterhaanden traadte frem, saaledes blev deres Betydning uden Tvivl paa den anden Side delvis overdreven.

Det Resultat, hvortil Forhandlingerne sluttelig førte, synes imidlertid — at dømme efter den Enstemmighed, hvormed det fra alle Sider blev accepteret — i sin Tid at være blevet anset for heldigt og tilfredsstillende.

Bilag III.**Kalkulatorisk Beregning**

over de Udgifter, som antages at ville foranlediges ved Effektueringen af de af Banegaardskommissionens Flertal gjorte Forslag til Udvidelse af Kjøbenhavn Banegaard og til den øvrige Ordning af Banegaardsforholdene ved Kjøbenhavn.

I. Udvidelse af den nuværende Kjøbenhavn Banegaard ved Indtagelse af Arealer, beliggende Vest for denne, og fortrinsvis bestemt til Betjening af Godstrafikken.

A. Ladegaardsmarkens Benyttelse til og Indretning for Varetrafik.
(Planen, Spec. Nr. 10.)

	Kroner.	Øre.
c. 25,000 Kbfv. Fyld at tilveiebringe til Opfyldning af Ladegaardsmarken i c. 5 Fods Middelhøide samt til Udvidelse af Dæmningen over St. Jørgens Sø i c. 150 Fods Middelbredde og c. 14 Fods Høide, indbefattet Erstatning for det Areal, paa hvilket den fornødne Sideudgravning vil være at foretage, à 16 Kr.....	400,000*)	»
Paa Dæmningen over St. Jørgens Sø ca. 1000 □ Favne Stenbeklædning at omlægge og supplere à 12 Kr., den indvendige Stenbeklædning med Rendestene og Brønde at omlægge samt Lerkjærnen at flytte og fornye.....	15,000*)	»
Rosenaalen gennem Ladegaardsmarken at overbygge i en Længde af c. 1,000 Fod à 75 Kr.....	75,000	»
Begge Trappeviadukter at forlænge imod Syd.....	30,000*)	»
3 Niveaupassager og 3 Rørledninger under Banen dels at udvide og dels at forandre.....	2,500*)	»
c. 3,700 løb. Fod Stakit til Indhegning af de nye Arealer à 4 Kr.	14,800	»
c. 30,000 løb. Fod Spor med tilhørende Sporskifter m. m. at lægge og flytte dels paa de nye Arealer og dels paa den nuværende Banegaard, inkl. alle Materialier m. m. à 10 Kr.....	300,000	»

(Her — som overalt i dette Overslag — er tillige Erstatningen for Ballastens Tilveiebringelse indbetattet i den for Overbygningen beregnede Enhedspris).

Lateris... 837,300 »

	Kroner.	Øre.
Transport...	837,300	»
En ny stor Dreieskive og en do. at flytte	17,500	»
9 Stkr. smaa Dreieskiver, tildels med Extrafundering à 5000 Kr.	45,000	»
En c. 40 Fod lang Skydebro med Extrafundering	10,000	»
Det tolvkantede Vognhus med Tilbygning samt den nu paatænkte Embedsbolig at nedbryde og Materialierne deraf tildels at anvende til en ny c. 650 □ Alen stor Embedsbolig med tildels 2 Etager, Kjælderrum, Gaardsrum og Udhus m. m. à 50 Kr.....	32,500	»
og til et c. 5700 □ Alen stort Vognhus med Værksted at opføre, med Extrafundering paa Dæmningerne over St. Jørgens Sø, à 35 Kr. Paa Ladegaardens Mark fremdeles at opføre følgende Bygninger m. m., tildels med Extrafundering:	199,500	»
c. 5,800 □ Alen Varehus med underliggende Kjælder à 40 Kr., c. 2,900 □ Alen mellemliggende Halle à 10 Kr. og c. 2,150 □ Alen Halvtag paa Veisiden à 8 Kr.....	278,200	»
c. 1,000 □ Alen 2 Etages Bygning til Kontorer og Boliger, tildels med Kjælderrum à 60 Kr.....	60,000	»
c. 200 □ Alen Udhus med Retirader og Brændselsrum m. m. à 35 Kr. samt indhegnet Gaardsplads	10,000	»
c. 1,200 □ Alen Staldbygning med Karlekamre à 30 Kr.	36,000	»
En stor Kreaturrampe	10,000	»
c. 1,350 □ Alen Kreaturfolde og c. 250 løb. Fod Bindebomme à 5 Kr. med murede Gjødningsgruber	8,500	»
c. 300 □ Alen 1 Etages Bygning til Opsynspersonale, Folkerum m. m. à 35 Kr. med tilhørende Retirader.....	11,000	»
c. 300 løb. Fod — 40 Fod bred — Adgangsvei, c. 335 □ Favne, at anlægge udenfor Indhegningen à 15 Kr.....	5,025	»
c. 5,000 □ Favne Vei paa Ladegaardsmarken at chaussere à 10 Kr.	50,000	»
c. 9,000 □ Favne Areal udenfor Spor, Veie og Bygninger m. m. at belægge med Sten og Grus eller Muldjord à 3 Kr.....	27,000	»
Montering af samtlige Bygninger, derunder indbefattet et Telegraf- kontor med tilhørende Ledning samt 2—3 Rangerings-Heste med Inventarium, Gas- og Vandindlæg, Lygtepæle, Regulering, Flytning af Kulbro m. m. paa den nuværende Banegaard, over- og under- jordisk Vandafledning, Beplantning m. m.....	50,000	»
Forarbejder og Administration, derunder indbefattet Udgifter til Liniebesigtigelses- og Expropriationsforretninger eller andre Ud- gifter ved Erhvervelsen af de paagældende Arealer, — samt til- fældige Udgifter — c. 10 pc. af de anførte Beløb.....	162,475	»
Summa...	1,850,000	»

	Kroner.	Øre.
Til de her omhandlede Anlæg udfordres desuden følgende Arealer:		
Ladegaardsmarken, tilhørende Kjøbenhavn		
Kommune..... c. 180,000 □ Alen.		
Private Grunde, Vest for Vodroffvei..... c. 4,000 - -		
do. do. Øst for do. (Mosendal) c. 2,500 - -		
af St. Jørgens Sø, tilhørende Kjøbenhavn		
Kommune..... c. 22,500 - -		
Summa for I. A... c. 209,000 □ Alen.*)		

Efter dette Overslag blive Maskinværkstederne slet ikke udvidede, og Remiserne modtage kun den Udvidelse, som fremstaaer ved Erstatningen for det tolvkantede Vognhus i Forbindelse med de under Afdeling II. omhandlede Remiser (jfr. nedenfor).

B. Ladegaardsmarkens Benyttelse til Maskinværksteder og Remiser samt den af disse Værksteder og Remiser for Tiden indtagne Plads, Indretning til Varetrafik (Planen, Spec. Nr. 12).

c. 28,500 Kubfv. Fyldt at tilveiebringe til Opfyldning af Ladegaardsmarken i c. 5 Fods Middelhøide samt til Udvidelse af Dæmningen over St. Jørgens Sø med c. 35,000 □ Alen i c. 14 Fods Høide, indbefattet Erstatning for det Areal, paa hvilket den fornødne Sideudgravning vil være at foretage, à 16 Kr.....	456,000*)	»
Paa Dæmningen over St. Jørgens Sø c. 1,400 □ Favne Stenbeklædning at omlægge og supplere à 12 Kr., den indvendige Stenbeklædning med Rendestene og Brønde at omlægge og udvide samt Lerkjærnen at flytte og fornye.....	20,000*)	»
Rosenaen gennem Ladegaardsmarken at overbygge i en Længde af c. 1,000 Fod à 75 Kr.....	75,000	»
Den vestre Trappeviadukt at forlænge imod Syd, den østre Trappeviadukt at nedbryde og en Gangsti at anlægge mellem begge Viadukter.....	12,500*)	»
3 Niveaupassager og 3 Rørledninger under Banen dels at udvide og dels at forandre.....	2,500*)	»
c. 4,500 løb. Fod Stakit til Indhegning af de nye Arealer à 4 Kr..	18,000	
c. 900 løb. Fod Indhegningsmur at flytte à 15 Kr.....	13,500	»
c. 32,500 løb. Fod Spor med tilhørende Sporskifter m. m. at lægge og flytte dels paa de nye Arealer og dels paa den nuværende Banegaard, inkl. alle Materialier m. m., à 10 Kr.....	325,000	»
2 store Dreieskiver med Extrafundering à 15,000 Kr. og 1 do. do. at flytte.....	35,000	»
8 Stk. smaae Dreieskiver à 4,500 Kr.....	36,000	»
Lateris...	993,500	»

	Kroner.	Øre.
Transport...	993,500	»
2 Skydebroer af ialt c. 850 Fods Længde og tildels med Extra- fundering	30,000	»
Samtlige Bygninger, som paa den nuværende Banegaard ere be- liggende i dennes nordvestlige Del, at nedbryde og Materialierne tildels at anvende til nye Bygninger m. m. nemlig		
Paa det derved frigjorte Areal:		
c. 5,800 □ Alen Varehus med underliggende Kjælder à 40 Kr., c. 2,900 □ Alen mellemliggende Halle à 10 Kr. og c. 1,800 □ Alen Halvtag paa Veisiderne, à 8 Kr.....	275,400	»
c. 1,050 □ Alen Staldbygning med Karlekamre à 30 Kr.....	31,500	»
En stor Kreaturrampe	8,000	»
c. 1,000 □ Alen Kreaturfolde og c. 200 løb. Fod Bindebomme à 5 Kr. med murede Gjødningsgruber	6,500	»
Paa Ladegaardsmarken (tildels med Extrafundering).		
c. 11,250 □ Alen Locomotivremiser med indvendige Fyrgrave til 48 Maskiner, à 35 Kr.....	393,750	»
Kraner, Udskylningsapparater og Sandovne m. m. dertil, som til- dels overføres fra de tilstedeværende Remiser	25,000	»
c. 6,800 □ Alen Vognhus til 60 Vogne à 30 Kr.....	204,000	»
c. 16,575 □ Alen Maskinværkstedbygninger med Tilbehør à 30 Kr.	497,250	»
c. 2,000 □ Alen Magasinbygning à 25 Kr.....	50,000	»
c. 1,400 □ Alen 2 Etages Bygning til Kontorer og Beboelses- leiligheder, tildels med Kjælderrum, à 60 Kr.....	84,000	»
2 Stk. c. 200 □ Alen Udhuse (à 35 Kr. med 2 indhegnede Gaardsrum dertil.....	20,000	»
c. 1,000 □ Alen 1 Etages Bygning til Boliger for Betjente à 35 Kr..	35,000	»
Et c. 250 □ Alen stort Udhus à 30 Kr. med indhegnet Gaards- plads dertil.....	8,500	»
En c. 100 □ Alen stor Retiradebygning à 35 Kr.....	3,500	»
c. 3,000 □ Alen brolagt og indhegnet Kulplads med 2 Kulbroer ..	11,000	»
2 Stk. udvendige Fyrgrave à 1,500 Kr.	3,000	»
2 Stk. fritstaaende Vandkraner med Ledninger.....	5,000	»
c. 150 løb. Fod — 40 Fod bred — Adgangsvei 165 □ Favne at anlægge udenfor Indhegningen à 15 Kr.....	2,475	»
c. 600 □ Favne Adgangsvei til det nye Varehus at anlægge langs Filterarealet à 10 Kr.....	6,000	»
c. 5,000 □ Favne Vei og Plads paa begge Banegaardsarealer at chaussere à 10 Kr.....	50,000	»
Lateris...	2,743,375	»

	Kroner.	Øre.
Transport...	2,743,375	»
c. 14,000 □ Favne Areal udenfor Spor, Veie og Bygninger m. m. at belægge med Sten og Grus eller Muldjord à 3 Kr.....	42,000	»
c. 350 Kubfv. Fyld at tilveiebringe til Regulering af Adgangsveien langs Filterarealet à 16 Kr.	5,600	»
c. 500 Kubfv. Fyld at tilføre fra Ladegaardsmarken til Efterfyldning af Gruber og til Regulering paa den nuværende Banegaardsplads à 6 Kr.	3,000	»
Flytning af Værkstedernes Maskiner og Inventarium samt Anskaffelse af nye Maskiner, Transmissioner og Redskaber m. m. til Maskinværkstederne.....	150,000	»
Anden Montering af samtlige Bygninger, derunder indbefattet et Telegrafkontor med tilhørende Ledning samt Rangerings-Heste med Inventarium, Gas- og Vandindlæg, Lygtepæle, over- og underjordisk Vandafledning, almindelig Regulering, Beplantning m. m.	60,000	»
Forarbejder og Administration, derunder indbefattet Udgifter til Erhvervelsen af de paagjældende Arealer, — samt tilfældige Udgifter — c. 10 pc. af de anførte Beløb.....	296,025	»
Summa for I. B....	3,300,000	»
Til de under I. B. omhandlede Anlæg udfordres desuden følgende Arealer:		
Ladegaardsmarken, tilhørende Kjøbenhavn		
Kommune.....	c. 180,000 □ Alen.	
Private Grunde Øst for Vodrofvai (Mosendal),	c. 2,500 - -	
af St. Jørgens Sø, tilhørende Kjøbenhavn		
Kommune,	c. 35,000 - -	
af Filterarealet, tilhørende Kjøbenhavn		
Kommune,	c. 4,500 - -	
Summa for I. B....	c. 222,000 □ Alen*)	
Ifølge I. B. udvides saavel Lokalteterne for Godstrafiken som Maskinværksteder og Remiser.		
De under I. A. og B. med * betegnede Størrelser modificeres noget ved samtidig Udførelse af de under Afdeling IV omhandlede paagjældende Arbejder.		

II. Udvidelse imod Øst af den nuværende København Banegaard,
særlig sigtende til Udvidelse og Forbedring af Lokalteterne
for Persontrafikken.

A. Paa Basis af Planen, Spec. No. 25.

Der vil være at foretage Nedbrydning eller Flytning af Told-
kontorbygningen, det nye Posthus, den hosliggende Retiradebygning,
en Dreieskive, det firkantede Vognhus med tilhørende Skydebro,
den mindre Stationsbygning for Klampenborgtrafikken med tilhørende
Udhus, Perroner og Indhegningsmure, nogle optiske Signaler og
Vandkraner, en Fyrgrav, Hegn, Telegraf-, Vand- og Gasledninger,
m. m., samt af endel Spor og en Del af Farimagsveien. De der-
ved indvundne Materialier anvendes tildels til de nye Bygnings-
arbejder, Spor- og Veianlæg m. m., som ville være at udføre,
nemlig:

	Kroner.	Øre.
En 2 Etages Hovedbygning ved den nordre Ende af den nuværende Afgangsstation, c. 3,200 □ Alen à 75 Kr. (tildels gamle Materialier) og c. 1,000 □ Alen Kjælderrum à 10 Kr.	250,000	»
En 1 Etages Hovedbygning for Trafikken paa Nordbanen, c. 3,900 □ Alen à 50 Kr.	195,000	»
c. 2,900 løb. Fod Perronmur ved de til disse Bygninger hørende Perroner, à 3 Kr.	8,700	»
c. 9,800 □ Alen Perrongulv, dels Fliser og dels Grus, à 3 Kr.	29,400	»
c. 4,800 □ Alen Halvtag over en Del af disse Perroner, à 15 Kr.	72,000	»
c. 800 løb. Fod Jern-Stakit paa den 30 Fod brede Perron à 15 Kr.	12,000	»
c. 1,000 □ Alen Halvtag ved søndre Ende af den nuværende Hovedbygning à 20 Kr.	20,000	»
Omordning af Lokalerne i den nordlige Del af den nuværende Afgangsstation	5,000	»
En c. 40 Fod lang Skydebro med Tilbehør	15,000	»
Et Vognhus til 12 Vogne, c. 1,380 □ Alen à 25 Kr. (tildels gl. Materialier)	34,500	»
Tilveiebringelsen af den iøvrigt fornødne Vognhusplads an- tages at henhøre under dette Overslags 1ste Afdeling.		
En Retiradebygning, c. 600 □ Alen à 35 Kr. (tildels gl. Materialier)	21,000	»
En Locomotivremise til 12 Maskiner, c. 2,750 □ Alen, med ind- vendige Fyrgrave, à 35 Kr., og en 2 Etages Betjentbolig, c. 200 □ Alen, à 50 Kr.	106,250	»
Kraner, Udskylningsapparater og Sandovne m. m. dertil.	10,000	»
Lateris.	778,850	»

	Kroner.	Øre.
Transport...	778,850	»
En Stationsbygning for Klampenborgtrafikken, d. e. c. 1,200 □ Alen 1 Etages Bygning à 45 Kr. (tildels gl. Materialier) med c. 1,200 □ Alen omløbende Halvtag med underliggende Fliser paa 3 Sider (tildels gl. Materialier) à 15 Kr.	72,000	»
c. 850 løb. Fod Perronmur à 3 Kr.	2,550	»
c. 3,800 □ Alen Perrongulv, dels Fliser og dels Grus, à 3 Kr....	11,400	»
c. 1,180 løb. Fod Indhegningsmur imod Farimagsveien — imellem den nye Nordbanebygning og den østre Trappeviadukt — à 15 Kr. (tildels gl. Materialier).....	17,700	»
2 store Dreieskiver, hvoraf den ene, som er tilstede, kun skal flyttes	17,500	»
Flytning og delvis Fornyelse af en Vandkran, 1 udvendig Fyrgrav og optiske Signaler samt Anlæg af en mindre Kulplads med tilhørende Kulbro m. m.	5,000	»
En 1 Etages Ankomst-Stationsbygning, c. 850 □ Alen à 45 Kr, (tildels gl. Materialier) med c. 400 □ Alen Halvtag mod Perronen og c. 150 □ Alen Halvtag paa Veisiden à 15 Kr.....	46,500	»
En Retiradebygning, c. 200 □ Alen à 40 Kr.	8,000	»
c. 1,050 løb. Fod Perronmur à 3 Kr.....	3,150	»
2,275 □ Alen Perrongulv, dels Fliser og dels Grus, à 3 Kr.	6,825	»
c. 200 løb. Fod Indhegningsmur à 20 Kr.....	4,000	»
En c. 20 Fod lang Skydebro med Tilbehør og Hegn.....	8,000	»
Den østre Trappeviadukt at forlænge og dens nordre Trappe at vende	15,000	»
Montering af de nye Bygninger og Perroner m. m., derunder ind- befattet Omlægning af Telegrafledninger, Gas- og Vandindlæg samt Lygtepæle m. m. paa Banegaardsarealet	75,000	»
Joid- og Reguleringsarbejder, overjordisk Vandafledning samt Anlæg af Stier og Passager paa Banegaardsarealet, inkl. Grusning m. m. af de udenfor Spor og Bygninger m. m. beliggende Arealer	25,000	»
c. 15,000 løb. Fod Spor at lægge og omlægge, inkl. alle dertil for- nødne Materialier, Sporskifter, Hjertestykker og Sporkrydsninger m, m. à 10 Kr.	150,000	»
Vandværkets Bassin at omregulere, tildels ved Anvendelse af de ved Banegaardspladsens Afgravning og Regulering indvundne Materialier	15,000	»
c. 1,500 løb. Fod Stakit og Sikkerhedsrækværk m. m. ved Farimags- veien at flytte og tildels at fornye à 5 Kr.	7,500	»
Lateris...	1,268,975	»

	Kroner.	Øre.
Transport...	1,268,975	»
c. 4,500 <input type="checkbox"/> Favne Farimagsvei at chaussere og tildels at brolægge, tildels ved Anvendelse af de i den nuværende Farimagsvei tilstedeværende Materialier, inkl. det for det nye Veianlæg fornødne Reguleringsarbeide, à 10 Kr.	45,000	»
Omordning af de til Farimagsveien hørende underjordiske Ledninger, derunder indbefattet Anlægget af c. 1,600 løb. Fod Kloak, samt Flytning af Lygtepæle og Sporveie m. m.	100,000	»
Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter, c. 10 pCt. af de ovenfor anførte Beløb	136,025	»
Summa...	1,550,000	»
<i>B. Udvidelse imod Syd og Forandring af den nuværende Hovedbygning (efter et i Februar 1875 udarbejdet foreløbigt Projekt).</i>		
c. 4,000 <input type="checkbox"/> Alen 1 Etages Hovedbygning à 50 Kr.	200,000	»
c. 2,500 <input type="checkbox"/> Alen 2 Etages do. à 80 Kr. med c. 1,000 <input type="checkbox"/> Alen Kjælderrum à 10 Kr.	210,000	»
c. 1,750 <input type="checkbox"/> Alen Halvtag over Perronerne à 15 Kr.	26,250	»
c. 325 løb. Fod Perronmur à 3 Kr.	975	»
c. 1,750 <input type="checkbox"/> Alen Perrongulv af Fliser à 4 Kr.	7,000	»
Portnerboligen med Tilbehør at nedbryde og de derved indvundne Materialier tildels at benytte til Opførelsen af en c. 400 <input type="checkbox"/> Alen stor Retirade- og Udhusbygning à 30 Kr. med tilhørende indhegnet Gaardsplads m. m.	15,000	»
Forandringer i den nuværende Hovedbygning	25,000	»
En c. 40 Fod lang Skydebro med Tilbehør og de fornødne Sporforandringer	20,000	»
Montering, Gas- og Vandindlæg, Veianlæg, Brolægning, Regulering og Beplantning m. m.	40,000	»
Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter, c. 10 pCt. af de anførte Beløb	55,775	»
Summa...	600,000	»

Til den under II A omhandlede Udvidelse af Banegaarden udfordres desuden c. 40,000 Alen af de Kjøbenhavn Kommune tilhørende og Øst for den nuværende Farimagsvei beliggende Arealer med de paa disse 40,000 Alen tilstedeværende Bygninger m. m., der for Tiden benyttes af Kjøbnheavns Vandvæsen.

III. Udvidelse af Kaien mellem Kvægtorvet og Langebro til 300 Fods Bredde og samme Kais Indretning for Jernbane-Godstrafik — paa Basis af Planen, Spec. No. 33.

Det forudsættes, at hele Indløbet til Tømmergraven og dennes sydlige Del i 140 Fods Længde overbygges i c. 72 Fods Bredde, medens den øvrige Del af Gravens samme sydlige Del fyldes, uden at der gives Graven en tilsvarende Udvidelse imod Nord; at den allerede vedtagne Kaibredde af 160 Fod er tilveiebragt og chausseret m. m., førend den her omhandlede Udvidelse bringes til Udførelse; samt at Havnevæsenet eller Kommunen bekoster Opførelsen af de fornødne Vareskure.

Derefter vil den sandsynlige Bekostning blive følgende:

Tilveiebringelsen af et 300 Fod langt og c. 72 Fod bredt Indløb til Tømmergraven:

Bropiller m. m. til c. 265 løb. Fod Bro og disses Forbindelse med de tilstedeværende Bropiller m. m.	90,000	Kr.
Overbygning for 5 Jernbanespor à 8,000 Kr.	40,000	—
c. 16,000 □ Fod Overbygning for den alm. Færdsel à 5 Kr.	80,000	—
c. 230 løb. Fod Bolværk à 30 Kr.	6,900	—
c. 2,000 Kubikfavne Fyld at tilveiebringe ved Op- mudring og at udplanere à 15 Kr.	30,000	—
Forskjellige mindre Arbejder	3,100	—

Kroner. Øre

250,000 »

c. 4,500 □ Favne Oplagsplads at regulere og chausseres à 10 Kr... 45,000 »

c. 6,000 □ Favne Vei og Fortoug med tilhørende Rendestene at regulere, chausseres og brolægges à 15 Kr. 90,000 »

c. 800 □ Favne Kul- og Gaardsplads at do., do. og do. à 5 Kr... 4,000 »

c. 22,500 løb. Fod Spor med tilhørende Sporkrydsninger, Sporskifter og Hjertestykker at lægge og omlægges, inkl. Leveringen af alle dertil fornødne Materialier à 15 Kr. 337,500 »

24 Stkr. 16 Fods Dreieskiver à 5,000 Kr. 120,000 »

c. 1,500 □ Favne Brolægning mellem og ved de mindre Oplagspladser à 30 Kr. 45,000 »

c. 600 □ Alen Lokomotivremise med indvendige Fyrgrave (til 4 smaa Maskiner) à 35 Kr. 21,000 »

Kran, Sandovn og Udskylningsapparater m. m. 4,000 »

c. 700 □ Alen 2 Etages Betjent- og Kontorbygning à 55 Kr. 38,500 »

c. 300 □ Alen 1 Etages Udhus med Brændselsrum, Vadskerum, Retirader, Staldrum og Karlekamre m. m. à 30 Kr. 9,000 »

Lateris... 964,000 »

	Kroner.	Øre
Transport....	964,000	»
c. 900 løb. Fod Plankeværk, 1 udvendig Fyrgrav, 1 Kulbro m. m..	8,500	»
2 Ranger-Lokomotiver med Tilbehør à 25,000 Kr.....	50,000	»
3 Heste med tilhørende Sele- og Staldrekvisitter à 750 Kr.	2,250	»
Montering af Bygningerne, Gas- og Vandindlæg, Gas- og Vandledninger under de nye Veiarealer, Lygtepæle til disse, Inventarium og Redskaber til Sporene, Stoppebomme m. m.....	20,000	»
Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter, c. 10 pCt. af de anførte Beløb	105,250	»
Summa...	1,150,000	»

Desuden ville de ovenfor nævnte Vareskure koste c. 15 Kr. pr. Alen, d. e. for et c. 4,800 Alen stort Vareskur c. 72,000 Kr. og for 5 slige Vareskure c. 360,000 Kr.

Til den her omhandlede Udvidelse af Kaien — fra 160 Fods Bredder til 300 Fods Bredder — udfordres et Areal af c. 100,000 Alen Byggegrund, der for Tiden tilhører Københavns Kommune med Undtagelse af et mindre Areal, som foreløbig tilhører Rysensten Søbadeanstalt.

IV. Anlæg, der staae i Forbindelse med en eventuel Udvidelse af Københavns Havn imod Nord.

Disse Anlæg ere:

- 1) Anlæg af en Banegaard mellem Østerportsgab og Strandpromenaden, 2 Spor fra denne Banegaard til og gennem Hellerup Station, denne Stations Forandring og Anlæg af 1 Spor fra samme Banegaard dels langs de nævnte 2 Spor og dels langs Nordbanen til København nuværende Banegaard.
 - 2) Anlæg af Spor fra østre Banegaard til Toldboden.
 - 3) Anlæg af Spor fra samme Banegaard til de nye Havnebassiner.
 - 4) Anlæg af 3 Holdepladser paa de under Post 1 nævnte Spor.
 - 5) De fornødne Forandringer paa nuværende København Banegaard. Overslagene ere her baserede paa Planen, Spec. No. 41, og paa det større Kaart over Københavns Omegn, Spec. No. 43, samt tildels paa et i Juli 1873 udarbejdet Projekt og Overslag.
- 1) *Anlæg af en Banegaard mellem Østerportsgab og Strandpromenaden samt af de ovenfor nævnte 3 Spor m m.*
- a, Erstatning for midlertidige Tab ved Udførelsen af de forskellige Anlæg samt Udgifter til Liniebesigtigelses, Expropriations og Taxationsforretninger

Lateris... 25,000 »

	Kroner.	Øre.
Transport...	25,000	»
b, Jordarbeidet m. m.		
Det forudsættes at Jernbanebestyrelsen vil have at lade udføre det hele Jordarbejde m. m., at den for Anlægget af et 3die Spor fornødne Udvidelse af Nordbanen tildels iværsettes ved Fyldning og Rørlægning af den østre Banegrøft, samt at manglende Fyld tildels tilveiebringes ved Opmuddring i Sundet og tildels fra Oplagene ved Frederiksberg Station.		
Banestrækningen fra Østerportsgab til og med Hellerup Station, dels 3- og dels 2 sporet..... c. 20,000 Kbfv.**)		
do. for det 3die Spor langs Nordbanen til Mosendal..... c. 1,750 -		
Udvidelse af Dæmningen over St. Jørgens Sø i 15 Fods Bredde..... c. 750 - *)		
ialt c. 22,500 Kubfv. til en Gjennemsnitspris af 10 Kr. pr. Kubfv..... 225,000 Kr.		
Paa Dæmningen ved Strandpromenaden:		
c. 1,000 □ Favne Stenbeklædning à 25 Kr. og c. 250 □ Favne do. do. à 16 Kr. 29,000 - **)		
c. 3,000 løb. Fod Banegrøft at rørlægge, inkl. de fornødne Afløb og Brønde m. m..... 6,000 -		
Paa Dæmningen over St. Jørgens Sø c. 1,000 □ Favne Stenbeklædning at omlægge og supplere à 12 Kr., den indvendige Stenbeklædning med Rendestene og Brønde at omlægge samt Lerkjærnen at flytte og fornye..... 15,000 - *)		
	275,000	»
c. Banens Skæring med Veie og Vandløb:		
c. 700 løb. Fod 3' × 5' Kloak under Banegaardspladsen ud for den nuværende Kastelsvei à 38 Kr.. 26,600 Kr.		
2 Stk. 3 Fods Stenkister = c. 160 løb. Fod under Dæmningen ved Strandpromenaden à 20 Kr.... 3,200 - **)		
3 Stk. 2 à 2½ Fods do. = c. 85 løb. Fod under den dobbeltsporede og den enkeltsporede Bane à 20 Kr..... 1,020 -		
c. 500 løb. Fod Rørledninger for Draining à 1 Kr. 500 -		
c. 1,000 løb. Fod mindre Gjennemløb for de Veigrøfter m. m., der skæres, à 3 Kr..... 3,000 -		
En 5 Fods hvælvet Bro under Nordbanen at forlænge for 2 Spor..... 3,000 -		
Lateris... 37,320 Kr.	300,000	»

		Kroner.	Øre.
Transport...	37,320 Kr.	300,000	»
Broen over Ladegaardsaaen at forlænge for 1 Spor	12,000 -		
Broen over Rosenaaen at do. do. imod Øst.....	5,000 -		
(bortfalder ved en eventuel Overmuring af hele Rosenaaen.)			
11 Stk. 2 à 3' Stenkister og 4 Rørledninger under Nordbanen at forlænge for 1 Spor samt en 2' Stenkiste under Hellerup Station at forlænge c. 20 Fod.....	2,250 -		
20 Stk. nye Niveaupassager tildels med Laager, mekaniske Lukningsindretninger, Gjennemløb og Brolægning til en Gjennemsnitspris af 1,200 Kr. samt 4 à 5 Overgange.....	25,000 -		
c. 20 Niveaupassager paa Nordbanen at udvide...	6,000 -		
Begge Trappeviadukter at forlænge imod Syd for 1 Spor.....	20,000 - *)		
c. 800 løb. Fod Parallelvei for Kastelsveien og c. 200 løb. Fod do. for Standpromenadens Fortsættelse og c. 2,500 løb. Fod do. for Markveie samt c. 400 løb. Fod Parallelsti, resp. à 25, 8, 2 og 1 Kr.....	27,000 -		
Anlæg af Rendestene paa forskellige Steder for at indskrænke det til Banerne fornødne Areal.....	15,430 Kr.	150,000	»
De med *) betegnede Arbejder bortfalde ganske eller tildels saafremt Anlægget af det her omhandlede 3die Spor bliver udført samtidigt med eller senere end de under Afdeling I omhandlede større Opfyldninger i St. Jørgens Sø.			
d. Overbygning.			
Spor med tilhørende Sporskifter, Hjertestykker og Sporkrydsninger:			
paa Østbanegaarden.....	c. 30,000 løb. Fod		
- Hellerup Station.....	c. 5,000 - -		
mellem Trappeviadukterne m. m.	c. 1,500 - -		
ialt c. 36,500 løb. Fod Spor à 10 Kr.....	365,000 Kr.		
Spor i fri Bane, c. 47,000 løb. Fod à 8 Kr.....	376,000 -		
Desuden paa Østbanegaarden:			
2 Stk. store Dreieskiver à 12,500 Kr.....	25,000 -		
2 Stk. do. do. med afskaaren Grube à 11,000 Kr.	22,000 -		
6 Stk. 16 Fods Dreieskiver à 4,500 Kr.....	27,000 -		
Lateris...	815,000 Kr.	450,000	»

		Kroner.	Øre.
	Transport... 815,000 Kr.	450,000	»
	Flytning af tilstedevarende Spor mellem Rosenaaen og den vestre Trappeviadukt m. m..... 5,000 -	820,000	»
e.	Indhegning ved den frie Bane:		
c.	32,000 løb. Fod almindeligt Banehegn med 2 Rækker Lægter og 1 Traad à 20 Ø..... 6,400 - **)		
c.	12,000 løb. Fod Stakit à 3 Kr..... 36,000 -		
c.	42,000 løb. Fod Tjørneplantning à 5 Ø. samt Flytning af tilstedevarende Hegn og Tjørn..... 2,600 -	45,000	»
	De med **) betegnede Arbejder modificeres eller bortfalde ved en eventuel almindelig Landdannelse i Kalkbrænderibugten.		
f.	Telegrafer m. m.		
c.	44,000 løb. Fod elektrisk Telegrafledning med Stænger til kun 17,000 løb. Fod..... 5,000 Kr.		
	5 Stationsapparater med Tilbehør à 600 Kr..... 3,000 -		
	Optiske Signaler i Forbindelse med et Bloksignal- system paa Linien fra Østbanegaarden til Helle- rup Station..... 22,500 -		
	Plakattavler, Faldvisere, Skilderhuse og Inddelings- pæle samt Blokposten ved Ladegaardsveien at flytte og forandre 4,500 -	35,000	»
g.	Banemester- og Banevogterhuse:		
	Banemesterhuset med Tilbehør ved Hellerup Station at flytte til den hosliggende Toft 6,000 Kr.		
	2 dobbelte Banevogterhuse og 3 enkelte do. med alt Tilbehør, resp. à 6,000 og 4,000 Kr..... 24,000 -	30,000	»
h.	Banegaardsanlæg.		
α.	Banegaarden ved Østerportsgab:		
	En 2 Ftages Hovedbygning, c. 2,300 □ Alen à 80 Kr., med c. 1,000 □ Alen Kjælderrum à 10 Kr. samt med c. 1,300 □ Alen Halvtag med underliggende Flisegulv langs Facaden og begge Gavle à 20 Kr..... 220,000 Kr.		
	2 Stk. Retiradebygninger = 300 □ Alen à 40 Kr.. 12,000 -		
c.	1,100 løb. Fod Perronmur à 3 Kr..... 3,300 -		
c.	1,050 løb. Fod do. à 20 Kr..... 21,000 -		
c.	625 □ Alen Halvtag med underliggende Flise- gulv paa Perronen ved Bygningen à 20 Kr..... 12,500 -		
	Lateris... 268,800 Kr.	1,380,000	»

		Kroner.	Øre.	
	Transport...	268,800 K.	1,380,000	»
c. 5,000	□ Alen Perrongulv, dels Fliser og dels Grus à 3 Kr.	15,000 -		
c. 1,165	løb. Fod Stakit ved Perronerne à 5 Kr.	5,825 -		
c. 5,000	□ Alen Varehus med underliggende Kjælder- rum à 40 Kr., c. 2,500 □ Alen mellemliggende Halle à 10 Kr. og c. 1,750 □ Alen Halvtag paa Veisiderne à 8 Kr.	239,000 -		
c. 2,070	□ Alen Vognhus til 18 Vogne à 30 Kr. ...	62,100 -		
c. 1,400	□ Alen Locomotivremise med indvendige Fyrgrave til 4 store og 4 smaae Maskiner à 35 Kr.	49,000 -		
	Kraner, Udskylningsapparater og Sandovne m. m. ...	8,000 -		
c. 700	□ Alen 2 Etages Bygning med Boliger for Betjente à 55 Kr., c. 300 □ Alen Udhus med Brændselsrum, Retirader, Staldrum for Stationens Heste og Karlekammer à 30 Kr., samt indhegnet Gaardsplads for disse Bygninger.	40,000 -		
c. 600	□ Alen 1 Etages Bygning til Værksteder og Magasin à 25 Kr.	15,000 -		
c. 600	□ Alen 1 Etages Bygning til Stalde og Karle- kamre for Trafiken à 30 Kr.	18,000 -		
	En stor Kreaturrampe.	8,000 -		
c. 1,500	□ Alen Kreaturfold og c. 300 løb. Fod Bindebomme à 5 Kr. med murede Gjødningsgruber	9,500 -		
c. 3,000	□ Alen brolagt og indhegnet Kulplads med tilhørende Kulbro.	10,000 -		
3	Stkr. udvendige Fyrgrave à 1,000 Kr.	3,000 -		
3	Stkr. fritstaaende Vandkraner med tilhørende Led- ninger.	7,500 -		
	De Gader og Veie, som begrændse Banegaarden, for- udsættes anlagte for Kommunens Regning med Undtagelse af de c. 800 løb. Fod Parallelvei for den afskaarne Kastelsvei.			
c. 7,500	□ Favne Areal paa Banegaardspladsen at chaussere à 10 Kr.	75,000 -		
c. 18,000	□ Favne Areal udenfor Spor, Bygninger og Veie m. m. at belægge med Sten og Grus eller med Muldjord à 2 Kr.	36,000 -		
c. 4,700	løb. Fod Stakit til Banegaardens Ind- hegning à 5 Kr.	23,500 -		
	Lateris ...	893,225 Kr.	1,380,000	»

	Kroner.	Øre.
Transport... 893,225 Kr.	1,380,000	»
Montering af samtlige Bygninger og Perroner m. m., derunder indbefattet Gas- og Vandindlæg samt Lygtepæle m. m. paa Banegaardsarealet, Vogter- hytter, Stoppebomme, Regulering, Vandafledning og Beplantning m. m. m. 106,775 -	1,000,000	»
β. Udvidelse og Forandring af Hellerup Station (exkl. Jord- og Stenkistearbejde samt Sporanlæg) 2 Perroner af ialt 500 Fods Længde hver; hver Perron delt i 3 Længder (c. 200 Fod Syd for, c. 150 Fod ud for og c. 150 Fod Nord for Hovedbygningen); den vestlige af disse Perroner med Betonmur og Bagskraaning, den østlige Perron med Betonmur paa begge Sider; begge Perroner beliggende østlig for Hovedbygningen m. m., hvor altsaa ogsaa de to nye Spor lægges; dertil:		
c. 1,750 løb. Fod Perronmur à 3 Kr.	5,250 Kr.	
c. 1,000 løb. Fod Fodbrædt à 1,25	1,250 -	
c. 100 □ Favne Chaussering à 7½ Kr.	750 -	
c. 15 □ Favne Rendesten langs vestre Perrons Bag- skraaning à 20 Kr. med Brønde og Afløb	500 -	
c. 100 □ Favne Brolægning i 2 Overkjørsler over de nye Spor à 30 Kr.	3,000 -	
Niveauoverkjørslen ved Stationens nordre Ende at udvide og brolægge m. m.	750 -	
c. 200 □ Favne Godsvei at anlægge Øst for de nye Spør (tildels gamle Materialier) à 8 Kr.	1,600 -	
c. 500 løb. Fod Gangsti at forlægge og den til- hørende Gangbro og Lygte at flytte	500 -	
c. 2,000 løb. Fod almindeligt Banehegn og Tjerne- plantning à 25 Øre	500 Kr.	
c. 400 løb. Fod Sikkerhedsrækværk à 1 Kr.	400 -	
c. 800 □ Favne Areal udenfor Spor og Veie m. m. at belægge med Grus eller Muldjord à 1,50	1,200 -	
12 Stkr. Lygtepæle og 2 Lygtearme med Tilbehør ..	1,000 -	
1 Barriere med Laage paa Adgangsveien	150 -	
Forlængelse af underjordiske Ledninger, Flytning af en Skarnkasse, Regulering og Beplantning m. m. ...	3,150 -	
	20,000	»
Driftsmateriel m. m.:		
4 Stkr. store Lokomotiver med Tender à 50,000 Kr..	200,000 Kr.	
4 Stkr. smaa do. uden do. à 25,000 Kr..	100,000 -	
Lateris... 300,000 Kr.	2,400,000	»

		Kroner.	Øre
Transport.	300,000 Kr.	2,400,000	»
60 Stkr. Personvogne af forskellige Slags til en Gjennemsni- tspris af 6,000 Kr. pr. Stk.	360,000 -		
4 Stkr. Bagagevogne à 5,800 Kr.	23,200 -		
72 Stkr. Godsvogne af forskellige Slags til en Gjen- snitspris af 2,600 Kr. pr. Stk.	187,200 -		
3 Heste med Tilbehør à 750 Kr.	2,250 -		
Inventarium og Redskaber til den nye Banestrækning, Uniformering, Driftens Indretning og Prøvefarter. . .	27,350 -	900,000	»
k. Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter, c. 10 pCt. af de anførte Beløb.		330,000	»
		3,630,000	»
Til Anlægget af den under Post 1 omhandlede Banegaard med tilhørende Baner vil udfordres følgende Arealer med derpaa staaende Bygninger m. m.:			
Af Kassellets Fætsningsterrain, derunder indbefattet Arealerne til den mellem Banegaarden og Kassellets Hovedgrav paatænkte Parallelvei samt til den for Kastelsveien paaregnede Parallelvei, — det hele Areal beliggende mellem Østerbrogade, nævnte Hovedgrav og Strandpromenaden, <input type="checkbox"/> Alen c. 368,750			
Af private Grunde Vest for Strandpromenaden til Banegaarden og sidstnævnte Parallelvei. c. 38,900			
Af do. do. Øst for Strandpromenaden, d. e. i det Væsentlige kun Forstrand. c. 34,400			
Dette sidste Areal indskrænkes til c. 13,200 <input type="checkbox"/> Alen, naar Anlægget først udføres, efter at en almindelig Landdannelse i Kalkbrænderibugten eventuelt er bleven effektueret.			
Af private Grunde mellem Strandpromenaden og Øresundsgade, indbefattet Areal til et Banevogterhus og en Parallelvei. c. 35,500			
Af do. do. mellem Øresundsgade og Landskronasgade til 3, 2 og 1 sporet Bane, indbefattet Areal til et Banevogterhus og mellemliggende Kiler c. 71,400			
Af do. do. mellem Landskronasgade og Nordbanen til dobbeltsporet Bane, indbefattet en mellemliggende Kile og Areal til Parallelveie. c. 47,800			
Lateris. . . <input type="checkbox"/> Alen c. 596,750		3,630,000	»

	Kroner.	Øre.
Transport... □ Alen c. 596,750	3,630,000	»
Af do. do. til Udvidelse for 2 Spor af Nordbanen indtil Hellerup Station	- - c. 16,200	
Af do. do. til Udvidelse af Hellerup Station og af den nærmest Nord for denne liggende Del af Banen, indbefattet den hele Toft, som Syd for Gjentofteveien ligger mellem Stationspladsen og Adgangsveien til Stationen.....	- - c. 17,000	
Af do. do. mellem Landskronasgade og Nordbanen for en enkeltsporet Bane, indbefattet Areal til et Banevogterhus.....	- - c. 31,750	
Af do. do. og af Grunde, der tilhøre Kjøbenhavn Kommune, til Udvidelse for et Spor af Nordbanen i 4 à 6 Alens Bredde — paa Banens høire Side fra Vangegaarden til Rosenaaen, paa Banens venstre Side fra Rosenaaen til St. Jørgens Sø, indbefattet hele Eiendommen Mosendal (Arealet paa Banens venstre Side — saavelsom det efternævnte Areal — indbefattes i de under Afdeling I paaregnede Arealer.)	- - c. 37,450	
Af St. Jørgens Sø.....	- - c. 2,600	
Til Anlæg af Ramper, fordybede Grøfter, Af- og Tillobsgrøfter m. m. c. 10 pCt. af de anførte Arealer, undtagen af Banegaardsarealet.....	- - c. 28,250	
ialt... □ Alen c. 730,000		

2) *Anlæg af Spor fra den østre Banegaard til Toldboden.*

Dette Spor forudsættes i sin Helhed anlagt ved Jernbanebestyrelsens egen Foranstaltning, — altsaa uafhængigt af Havnens eventuelle Udvidelse imod Nord —, og vil da udfordres følgende Arbejder m. m., idet Sporet føres helt udenom Langelinie, men dog saa nær som muligt til denne:

- c. 6,000 Kbfv. Fyld at tilveiebringe ved Opmuddring og at udplanere i en Dæmning fra Strandpromenaden til det nyt opfyldte Areal ved Toldboden, saaledes at Dæmningen overalt bliver sammenhængende med Langelinie, à 15 Kr..... 90,000 Kr.
 Ved Benyttelsen af de i den nuværende Kystbeklædning tilstedeværende Materialier:
- c. 1,450 □ Favne Stenbeklædning à 16 Kr..... 23,200 -

Lateris... 113,200 Kr. 3,630,000 »

		Kroner.	Øre.
Transport...	113,200 Kr.	3,630,000	»
og c. 725 □ Favne Stenbeklædning à 8 Kr.....	5,800 -		
Det 4 Fods Afløb fra Kastelsgraven at forlænge c. 100 Fod à 35 Kr. samt 1 à 2 mindre Gjennemløb under Dæmningen ved den militaire Badeanstalt.....	5,000 -		
En Niveauoverkjørsel for Kastelsveien (Strandpromenaden) samt Niveaupassager for bemeldte Badeanstalt m. m.....	4,000 -		
c. 400 løb. Fod Spor med Sporskifte paa Østbanegaarden à 10 Kr.	4,000 -		
c. 2,400 løb. Fod almindeligt Spor mellem Østbanegaarden og det nyt opfyldte Areal ved Toldboden à 8 Kr.	19,200 -		
c. 4,000 løb. Fod Spor med Sporskifter i brolagte eller chausserede Arealer paa Strækningen over sidstnævnte Areal og Toldbodpladsen à 15 Kr.	60,000 -		
9 Stk. 16 Fods Dreieskiver paa sidstnævnte Spor à 5000 Kr.	45,000 -		
c. 5,000 løb. Fod elektrisk Telegrafledning fra Varehuset paa Østbanegaarden til søndre Toldbodplads med 3 Stationsapparater og 2 murede Hytter.....	8,000 -		
Et optisk Signal ved Kastelsveien og 4 Stoppebomme..	1,000 -		
c. 2,500 □ Favne Areal paa Dæmningen langs Langelinie at regulere samt belægge med Grus eller Muldjord à 2 Kr.	5,000 -		
Forandring af Toldbodpladsernes Indhegning og Anbringelsen af Porte deri	1,500 -		
Inventarium og Uniformeringen til Banen.....	1,000 -		
Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter c. 10 pCt. af de anførte Beløb.....	27,300 Kr.	300,000	»
<p>Det er forudsat, at Driften af dette Spor vil kunne bestrides af det Driftsmateriel, hvis Tilveiebringelse er beregnet under denne Afdelings 1ste Post.</p> <p>Til Anlæg af Sporet fra Østbanegaarden til Huths Batteri vil der være at indtage c. 6,000 □ Alen Forstrand, som henhøre til Kastellet.</p> <p>Saaframt Anlægget af Sporet til Toldboden maatte blive udsat, indtil det dertil fornødne Areal var tilveiebragt paa anden Maade i Forbindelse med Havnens eventuelle Udvidelse imod Nord.</p>			
Lateris...		3,930,000	»

	Kroner.	Øre.
Transport...	3,930,000	"
vilde Bekostningen for Jernbanebestyrelsens Vedkommende reduceres til efternævnte Beløb:		
c. 6,400 Fod Spor i brolagte eller chausserede Arealer à 15 Kr.	96,000 Kr.	
c. 400 Fod Spor paa Østbanegaarden à 10 Kr.	4,000 -	
9 Stk. Dreieskiver à 5,000 Kr.	45,000 -	
Telegrafer m. m. som ovenfor	11,500 -	
Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter c. 10 pCt.	18,500 -	
	er... 175,000 Kr.	
3) <i>Anlæg af Spor fra den østre Banegaard til de nye Havnebassiner.</i>		
Den fuldstændige Gjennemførelse af et foreliggende Projekt til Havnens Udvidelse imod Nord, hvorefter 5 Havnebassiner m. m. tilveiebringes, antages at udfordre et saa langt Tidsrum, at man fra Jernbanens Standpunkt foreløbig kun behøver at tage Hensyn til en Del af dette Projekt, f. Ex. til de i de paagjældende Kaart anlydede 2 Havnebassiner.		
Det forudsættes endvidere, at Havnebestyrelsen efterhaanden tilveiebringer, regulerer og chausserer de Arealer til Kaier og Havnepladser m. m., som Trafiken behøver, saaledes for de 2de Havnebassiners Vedkommende det hele Areal, som er beliggende mellem Strandpromenaden, gl. Kalkbrænderi, Bassinerne og det Skjel, som ved den østre Banegaards nordre Ende ligger i Flugt af Classensvei, samt at Havnebestyrelsen eller Kommunen — ligesom det i dette Overslags 3die Afdeling er forudsat — bekoster Opførelsen af de fornødne Vareskure m. m. ved Bassinerne og paa Havnepladsen.		
Derefter vilde det kun paahvile Jernbanebestyrelsen at tilveiebringe Sporforbindelse mellem den østre Banegaard og Havnepladsen samt at lægge de fornødne Spor med Tilbehør m. m. paa samme Maade som ved den under Anlæg værende Havnebane, og vilde den omtrentlige Bekostning derefter blive følgende:		
c. 1,100 Kubfv. Fyld at tilveiebringe ved Opmuddring til Dannelse af Dæmningen mellem Banegaarden og Havnepladsen, à 15 Kr.	16,500 Kr.	
c. 350 □ Favne Stenbeklædning à 25 Kr.	8,750 -	
Lateris...	25,250 Kr.	3,930,000 "

		Kroner.	Øre.
	Transport...	25,250 Kr.	3,930,000 »
c. 175 □ Favne Stenbeklædning à 16 Kr.		2,800 -	
c. 100 løb. Fod Rørledning under Dæmningen à 1 Kr. 50 Ø.....		150 -	
En Niveauoverkjørel for Kastelsveien (Strandpromenaden) samt Niveaupassager for de hosliggende private Bade- anstalter m. m.....		5,000 -	
c. 3,500 løb. Fod Spor med Sporskifter m. m. paa den østre Banegaard à 10 Kr.....		35,000 -	
c. 1,400 løb. Fod almindeligt Spor paa Dæmningen à 8 Kr.		11,200 -	
c. 25,000 løb. Fod Spor med Sporskifter m. m. paa det chausserede Havneareal à 15 Kr.		375,000 -	
4 Stk. 16 Fods Dreieskiver à 5,000 Kr.		20,000 -	
c. 4,900 løb. Fod Hovedspor paa Havnepladsen at modificere, saaledes at de overalt tilstede almindelig Passage, à 6 Kr.....		29,400 -	
Eventuelt anvendes dette Beløb eller en Del deraf til Stakitter langs begge Sider af disse Spor og til 3 à 4 Niveaupassager over dem.			
3 Stk. optiske Signaler — nemlig 1 ved Kastelsveien og 1 ved hvert af Bassinerne —, 2 murede Hytter og 13 Stoppeapparater.....		4,500 -	
Inventarium og Uniformering.....		1,000 -	
Forarbejder, Administration og tilfældige Udgifter, c. 10 pCt. af de anførte Beløb.....		50,700 -	
			560,000 »
Desuden ville de i Planen, Spec. No. 41, antydede 2de Vare- skure, der hvert have en Størrelse af c. 3,000 □ Alen, koste c. 15 Kr. pr. □ Alen eller ialt c. 90,000 Kroner.			
Til Anlægget af Dæmningen mellem den østre Banegaard og Havnepladsen vil udfordres c. 4,000 □ Alen af de til Kastellet Fæstningsværker tilhørende Grunde og c. 6,000 □ Alen af private Grunde, eller ialt c. 10,000 □ Alen foruden de Arealer, som Sporene paa selve Havnepladsen indtage.			
4) <i>Anlæg af 3 Holdepladser</i> paa de Spor, der udgaae fra den østre Banegaard henholdsvis til Hellerup Station og til den nuværende Kjøbenhavn Banegaard.			
	Lateris...	4,490,000	»

	Kroner.	Øre.
Transport...	4,490,000	»
Den ene af disse Holdepladser forudsættes anlagt mellem Nørrebro-gade og Jagtveien med Adgange fra Havremarksveien og Veien til Bispeengen samt forsynet med Ankomst- og Afgangsperron, en Hovedbygning med Tilbehør og et mindre Varehus samt med de fornødne Spor m. m. for Godstrafiken Naar der gaaes ud fra, at Ølstykke Station — exkl. Jordarbejde, Sidespor og Montering — har kostet c. 35,000 Kroner, kan det med Sikkerhed antages, at bemeldte Holdeplads, forsynet med c. 3,000 løb. Fod Sidespor, ialt vil koste mindst..... c. 100,000 Kr.		
Den anden af disse Holdepladser forudsættes anlagt mellem — og med Adgange fra — Strandveien og Øresundsgade samt indrettet ganske paa samme Maade som forannævnte Holdeplads; men da Længden af Sidespor og Veianlæg m. m. er noget kortere, vil Bekostningen her kunne ansættes til c. 85,000 -		
Den 3die Holdeplads forudsættes anlagt Øst for Lyngby Landevei og i det Væsentlige kun indrettet paa Godstrafik, nemlig med en Betjent- & Kontorbygning, et mindre Varehus og c. 2,500 løb. Fod Sidespor m. m., hvorefter dens Anlæg kan anslaaes til..... c. 55,000 Kr.		
Til Anlægget af disse Holdepladser udfordres Arealer paa c. 60,000, c. 50,000 og c. 50,000 <input type="checkbox"/> Alen eller ialt c. 160,000 <input type="checkbox"/> Alen foruden det eventuelt fornødne Areal til Udvidelse af Adgangsveiene til førstnævnte Holdeplads.		
5) De fornødne Forandringer paa den nuværende <i>Kjøbenhavn Banegaard</i> , — nemlig indenfor den østre Trappeviadukt — ville — forsaavidt angaaer Bygningsforandringer — værentligst bestaae i Flytningen af det tolvkantede Vognhus, men disse Bygningsforandringer ville nærmest henhøre under de i dette Overslags 1ste Afdeling paaregnede Arbejder. Desuden vil Indledelsen i Banegaarden af det Spor, som kommer fra den østre Banegaard, medføre endel Nylægning og Forandring af Spor med Tilbehør, hvis Omfang for Tiden ikke lader sig beregne, men hvortil anslaaes et Beløb af.....	70,000	»
Summa for Afdeling IV c. 906,000 <input type="checkbox"/> Alen og...	4,800,000	»

*) Det er en Selvfølge, at Størrelsen af Bekostningen og af Arealet til disse Holdepladse ganske vil afhænge af de Fordringer, som stilles til dem, i hvilken Henseende eksempelvis bemærkes, at et paa Indenrigsministeriets Foranledning i Januar 1881 udarbejdet Project til en fuldstændig Person- og Godsbanegaard paa Nørrebro er beregnet at ville medføre en Bekostning af henved 500,000 Kr. og indtage et Areal af ca. 160,000 Alen.

Anlægget af en Østbanegaard med Spor til Hellerup Station vil imidlertid medføre andre kostbare og omfattende Anlæg, som kunne tilfredsstille en Tilvæxt i Trafiken. Saaledes vil det sandsynligvis blive nødvendigt at forsyne Banestrækningen fra Hellerup til Klampenborg med mindst 1 Spor til, paa hvilket enten alle indadgaaende eller alle udadgaaende Tog kunne kjøre, samt at foretage væsentlige Forandringer paa Charlottenlund og Klampenborg Stationer, særlig den sidstnævnte Stations yderligere Forlængelse imod Nord, hvilke Foranstaltninger ville medføre en sandsynlig Bekostning af c. 500,000 Kroner, foruden Udgiften til Erhvervelsen af de fornødne Arealer.

Fremdeles vil Østbanegaarden med tilhørende Havneanlæg sandsynligvis influere saaledes paa Trafiken paa Nordbanen, at enten dennes Stationer ville fordrø en Udvidelse og et 2det Spor vil behøves paa Strækningen fra Hellerup til Hillerød, eller Klampenborgbanens Fortsættelse imod Nord vil fremkaldes, eller begge de sidstnævnte Foranstaltninger blive nødvendige.

Kroner.	Øre.
---------	------

Kjøbenhavn, i Juli 1880.

Hedemann.

ad Bilag III.

Summarisk Sammenstilling

af

Hovedresultaterne af foranstaaende calculatoriske Beregning.

	□ Alen	Kroner
I. Udvidelse af den nuværende Københavns Banegaard ved Indtagelse af Arealer, beliggende Vest for samme, og fortrinsvis bestemte til Betjening af Godstrafiken.		
<i>A. Naar Ladegaardsmarken indrettes til Varetrafik (Spec. No. 10):</i>		
Opfyldning og Stenbeklædning		415,000
Overbygning af Rosenaaen		75,000
Forandring af Trappe-Viaducter og Niveaupassager		32,500
Indhegning		14,800
Spor-Anlæg		300,000
Dreieskiver, Skydebroer m. v.		72,500
Bygninger		645,700
Veie og chausserede Arealer		82,025
Montering og Udstyr		50,000
Forarbejder og Administrations-Udgifter m. v.		162,475
		1,850,000
Af Arealer vil behøves:		
Ladegaardsmarken	180,000	
Private Grunde	6,500	
af Sct. Jørgens Sø	22,500	
	ca. 209,000	
<i>B. Naar Ladegaardsmarken benyttes til Maskinværksteder og Remiser, medens disses nuværende Plads indrettes til Varetrafik (Spec. No. 12):</i>		
Opfyldning, Regulering og Stenbeklædning		484,600
Overbygning af Rosenaaen		75,000
Forandring af Trappeviaducter og Niveaupassager		15,000
Stakit og Indhegningsmur m. v		31,500
Sporanlæg		325,000
Lateris ...		931,100

	□ Alen	Kroner
Transport...		931,100
Dreieskiver og Skydebroer		101,000
Ombygninger og Nybygninger		1,642,400
Kulplads, Fyrgrave, Vandkraner		19,000
Veie og chauserede Arealer		100,475
Flytning og Anskaffelse af Maskiner m. v.....		150,000
Anden Montering og Udstyr		60,000
Forarbejder og Administration		296,025
		<u>3,300,000</u>
Af Arealer vil behøves:		
Ladegaardsmarken.....ca.	180,000	
Private Grunde	ca. 2,500	
af Sct. Jørgens Sø	ca. 35,000	
af Filterarealet.....ca.	ca. 4,500	
	<u>222,000</u>	
II. Udvidelse af den nuværende Banegaard ved Indtagelse af Arealer Øst for samme, fortrinsvis bestemte til Betjening af Persontrafikken (Spec. No. 25).		
Ombygninger og Nybygninger		908,275
Indhegning		17,700
Skydebroer, Dreieskiver m. v.....		40,500
Kraner m. v.....		15,000
Forandring af Trappeviaduct.....		15,000
Montering og Udstyr		75,000
Jord- og Reguleringsarbejder m. v.....		25,000
Sporanlæg		150,000
Omregulering af Vandværksbassinet.....		15,000
Omlægning af Farimagsveien.....		52,500
Omordning af Kloakledninger m. v.....		100,000
Forarbejder, Administration		136,025
		<u>1,550,000</u>
Hvis der tillige foretages en Udvidelse og Tilbygning af Hovedbygningen imod Syd, antages hertil at ville medgaae 600,000 Kr.		
Af Arealer vil behøves:		
af Vandværkets Grund Øst for Farimagsvei	40,000	

	□ Alen	Kroner
III. Udvidelse af Kaien mellem Kvægtorvet og Langebro og Indretning af samme til Jernbane-Godstrafik (Spec. No. 33).		
Forandring af Indløb til Tømmergraven		250,000
Regulering og Chaussering af Veie, Pladse m. v.		139,000
Sporanlæg		337,500
Dreieskiver		120,000
Brolægning		45,000
Bygninger m. v.		81,000
Materiel.....		52,250
Montering.....		20,000
Forarbejder, Administration.....		105,250
		1,150,000
Forsaauidt Jernbanen skal opføre de fornødne Vareskure, vil hertil (5 Skure à 72,000 Kr.) medgaae 360,000 Kr.		
Af Arealer vil behøves	100,000	
IV. Anlæg, der staae i Forbindelse med en eventuel Udvidelse af Københavns Havn mod Nord (Spec. No. 41 og 43).		
1. <i>Anlæg af en Banegaard ved Østerport, 2 Spor herfra til Hellerup Station, Forandring af samme og Anlæg af 1 Spor herfra til Københavns nuværende Banegaard.</i>		
	Kr.	
Jordarbejde	275,000	
Banens Skjæring med Veie og Vandløb.....	150,000	
Overbygning (Spor, Dreieskiver m. v.).....	820,000	
Indhegning	45,000	
Telegrafer.....	35,000	
Banemester- og Banevogterhuse.....	30,000	
Bygninger og tilhørende Anlæg paa Banegaarden ved Østerport.....	1,000,000	
Udvidelse og Forandring af Hellerup Station.....	20,000	
Driftsmateriel	900,000	
Liniebesigtigelse, Forarbejder og Administration....	355,000	
		3,630,000
2. <i>Anlæg af Spor fra Østbanegaarden til Toldboden.</i>		
Opfyldning, Sten-Indfatning m. v.	119,000	
Afløb og Niveaupassager.....	9,000	
Spor, Dreieskiver m. v.....	128,200	
Telegrafer og Signaler m. v.	9,000	
Lateris...	265,200	3,630,000

	Kr.	□ Alen	Kroner
Transport...	265,200		3,630,000
Montering	1,000		
Regulering af Arealer m. v.....	6,500		
Forarbejder og Administration	27,300		300,000
<i>3. Anlæg af Spor fra Østbanegaarden til 2 nye Havnebasiner.</i>			
Opfyldning og Sten-Indfatning	28,050		
Afløb og Niveaupassager.....	5,150		
Spor og Dreieskiver.....	470,600		
Signaler m. v.	4,500		
Inventar	1,000		
Forarbejder, Administration m. v.....	50,700		560,000
Forsaavidt der af Jernbanen ved disse Spor skal opføres 2 Vareskure, vil hertil (2 Skure à 45,000 Kr.) medgaae 90,000 Kr.			
<i>4. Anlæg af 3 Holdepladse ved Sporene mellem østre Banegaard og Hellerup Station samt Københavns nuværende Banegaard.....</i>			
			240,000
<i>5. Forandringer paa Københavns nuværende Banegaard i Anledning af fornævnte Anlæg.....</i>			
			70,000
			<u>4,800,000</u>

Da disse Anlæg derhos antages at ville nødvendiggjøre Anlægget af endnu et Spor fra Hellerup til Klampenborg, vil hertil, foruden Omkostninger til Arealerhvervelse, medgaae ca. 500,000 Kr.

Af Arealer vil behøves:

Til Østbanegaarden, 2 Spor til Hellerup Station, Omdannelse af denne og 1 Spor herfra til Københavns nuværende Banegaard:

af Castellets Fæstningsterrain	368,750
- private Grunde:	
Vest for Strandpromenaden	38,900
Øst for do.	34,400
mellem do. og Øresundsgade.....	35,500
» Øresundsgade og Landskronagade	71,400
» Landskronagade og Nordbanen til 2det Spor til Nordbanen	47,800
til Udvidelse af Nordbanen til Hellerup Station	16,200
til Udvidelse af Hellerup Station	17,000
mellem Landskronagade og Nordbanen for en enkeltsporet Bane med Banevogterhus.....	31,750
Lateris...	661,700

	□ Alen	Kroner
Transport...	661,700	
til Udvidelse af Nordbanens Spor (herunder ogsaa Areal tilhørende Kommunen)	37,450	
af Sct. Jørgens Sø	2,600	
til Anlæg af Ramper m. v.	28,250	
	730,000	
2. Til Spor fra Østbanegaarden til Toldboden	6,000	
3. Til Spor fra Østbanegaarden til 2 Havnebassiner:		
af Citadellets Fæstningsterrain.....ca. ^{□ Alen} 4,000		
af private Grunde	ca. 6,000	
	10,000	
4. Til 3 Holdepladse	160,000	
	906,000	

Recapitulation.

	□ Alen	Kroner
I. Udvidelse af den nuværende Københavns Banegaard ved Indtagelse af Arealer, beliggende Vest for samme og fortrinsvis bestemte til Betjening af Godstrafiken:		
A. naar Ladegaardsmarken indrettes til Godstrafik	209,000	1,850,000
II. Udvidelse af den nuværende Banegaard ved Indtagelse af Arealer Øst for samme, fortrinsvis bestemte til Betjening af Persontrafiken	40,000	1,550,000
eventuelt til Udvidelse og Tilbygning af Hovedbygningen	Kr. 600,000	
III. Udvidelse af Kaien mellem Kvægtorvet og Langebro og Indretning af samme til Jernbane-Godstrafik	100,000	1,150,000
eventuelt 5 Vareskure	360,000	
IV. Anlæg, der staae i Forbindelse med en eventuel Udvidelse af Københavns Havn mod Nord	906,000	4,800,000
eventuelt 2 Vareskure	90,000	
og Udvidelse af Strækningen Hellerup—Klampenborg	500,000	
eventuelt i Alt... 1,550,000		
I Alt...	1,255,000	9,350,000
hertil eventuelt...	.....	1,550,000
I Alt...	1,255,000	10,900,000
Hvis Alternativet I B, Ladegaardsmarkens Benyttelse til Remiser og Værksteder vælges, vil Totalbeløbet udgjøre	1,268,000	10,800,000
hvortil eventuelt...	.....	1,550,000
I Alt...	1,268,000	12,350,000

Bilag IV.

Skrivelse

fra

Kjøbenhavns Magistrat til Commissionen angaaende Kjøbenhavns
Banegaards Udvidelse, dateret den 28de Juli 1880.

I Henhold til den ærede Kommissions Skrivelse af 5te f. M. har Magistraten ladet foretage Undersøgelser og Boringer i Havremarken og dens nærmeste Omgivelser, for at komme til Kundskab om, hvorvidt dette Terræn egner sig til Anlæg af Vandbassin og Filtre.

Resultatet af disse Undersøgelser er af Vandinspektøren angivet i vedlagte Skrivelse af 23de d. M. med tilhørende Bilag, og i Forbindelse med denne Skrivelse undlader Magistraten ikke at fremsende en af Stadsingenieuren over samme afgiven Erklæring, og maa Magistraten i Et og Alt henholde sig til, hvad der i fornævnte tvende Skrivelser er udtalt.

En Opgjørelse over de til Undersøgelserne medgaaede Udgifter skal senere blive tilstillet den ærede Kommission.

Ehlers.

J. Plesner.

Bilag til fornævnte Skrivelse.

I. Skrivelse af 23de Juli 1880 fra Vandinspecteuren til
Magistratens 4de Afdeling.

Den ærede Magistrat har i Skrivelse af 9de f. M. anmodet mig om efter Forhandling med og Anvisning af Stadsingenieuren at foretage en Undersøgelse om, hvorvidt et Vandbassin til Erstatning for den Del af St. Jørgenssø, der eventuelt blev at afgive til Jernbanen samt til Anlæg af nye Filtre, kan anlægges i Havremarken og dens nærmeste Omgivelser, men i fuldstændig betryggende Afstand fra Assistentskirkegaard, eller paa andet muligvis dertil bedre egnet Sted.

Denne Undersøgelse har jeg nu foretaget og skal i det Følgende fremsætte dens Resultater. Man vil for det nye Bassin i det Høieste kunne paaregne, at Bunden kan lægges i en Høide af 11 Fod o. d. V., hvilket er Høiden af Vandspeilet i de nuværende Filtre, og at Bassinet som Følge deraf kan faae en Vanddybde af 8 Fod, og

da Vanddybden i St. Jørgenssø er 16 Fod, maa altsaa, for at Bassinet kan faae samme kubiske Indhold som St. Jørgenssøs nordre Del, dets Areal være dobbelt saa stort som denne Søes Areal, eller henved 25 Tønder Land. Tidligere af Stadsingenieuren foretagne Undersøgelser over Drainingsvandets Fald fra Assistentskirkegaarden have godtgjort, at Vandstandskurverne paa og i Nærheden af Kirkegaarden ligge som antydnet med blaa Linier paa medfølgende Plan II, og da Vandtrækket i Jordan gaaer lodret paa disse Kurver, tør man af Hensyn til dette næppe lægge et saadant Bassin nærmere end omtrent der, hvor Rævebakken nu ligger. I Henhold til Foranstaaende har jeg med en rød med Rødt skygget Linie angivet paa medfølgende Plan I, hvorledes Bassinet kunde tænkes lagt. Det viser, at der foruden Communens Grund maatte erhverves betydelige private Grunde til Anlægget. Paa dette Areal er der derefter ifølge Stadsingenieurens Anvisning foretaget Boringer uden Foringsrør paa de ved No. 1, 2, 3, 4, 5 og 6 betegnede Steder indtil henved 10 Alens Dybde, forsaavidt ikke Borehullet skjød sig sammen, inden denne Dybde naaedes. Resultatet af Boringerne er grafisk fremstillet paa medfølgende Plan III.

Der forefandtes:

i Borehullet No. 1 2' Jord.
2' Blaaler.
7' sandet Grus.

ialt 11'.

i Borehullet No. 2 1' Jord.
5' gult Ler.
13' sandet Blaaler.
1' Grus.

ialt 20'.

i Borehullet No. 3 1,5' Torvejord.
1,5' sandet Ler.
7' Blaaler.
4,6' Sand.

ialt 14,6'.

i Borehullet No. 4 2' Jord.
7' Blaaler.
4' leret Grus.
6' sandet Grus.

ialt 19'.

i Borehullet No. 5 1,2' Torvejord.
0,8' leret Grus med Sten.
10' Sand.

ialt 12'.

og i Borehullet No. 6 2' Jord.
 2' Ler med Sten.
 6' Blaaler.
 6' Sand.

ialt 16'.

Efterat være naaet til den i de forskjellige Borehuller angivne Dybde, skjød Hullerne sig sammen, saa at det heraf tydeligt fremgik, at de forefundne Lag manglede Fasthed og Sammenhæng. For yderligere at faae dette konstateret og nøiere undersøge Beskaffenheden af de forefundne Lerlag saavel som Vandforholdene, blev der derefter i Punkterne 1, 2 og 6 gravet firkantede Brønde af 3 Alens Sidelinie, og Resultaterne heraf ere ligeledes grafisk fremstillede paa Plan II.

i Brønd No. 1 2' Jord.
 3' fed Ler.
 1,5' Sand.
 0,3' Grus.
 10,4' sandet Ler med Sten.

i Brønd No. 2 1' Jord.
 5' sandet gult Ler.
 1' Sand.
 7' Blaaler med Sten.
 2' Sand og Grus.
 derefter Flydesand.

i Brønd No. 6 1,3' Jord.
 2,5' sandet Blaaler.
 0,3' fint Sand.
 0,4' Grus.
 4,5' sandet Blaaler.
 4,8' Grus med Sten.
 derefter Grus.

Efterat være naaet gennem de for hver Brønd anførte Lag, slog Bunden op, og Brøndene fyldtes med Vand, saa at man ikke med de til Raadighed staaende Haandpumper kunde pumpe dem læns. Det viste sig ved Grævningen, at de forefundne Lerlag, med Undtagelse af det i No. 1 forefundne Blaaler af $1\frac{1}{2}$ Alens Mægtighed, var stærkt sand- og grusblandet gennem hele Massen og hist og her isprængt med vandførende Sandrevler, samt at der under Lerlagene forefandtes et vandførende Sand- og Gruslag med en Vandreisning af henved 19 Fod over dagligt Vande.

De medfølgende 3de Cylinderglas indeholde Prøver af de forskjellige i Brøndene forefundne Jordlag. Med disse Resultater for Øie synes det mig ganske utvivlsomt, at det ikke vil blive muligt her at tilveiebringe en vandtæt Beholder, som kan erstatte Kommunen Tabet af den halve St. Jørgenssø, selv om man vil anvende store Summer

paa ved Puddling eller paa anden Maade at gjøre Bassinet vandtæt ligesom St. Jørgenssø. Der er al Sandsynlighed for, at Bunden vil slaae op under Arbeidets Udførelse. Faaes Bassinet ikke vandtæt, saa vil man ikke kunne gjøre Regning paa at holde nogen bestemt Vandhøide i det, idet denne vil variere med Vandreisningen i det underliggende vandførende Lag, og hvis denne ved store Forbrug i Omegnen bringes til at synke, saa vil Vandet ogsaa svinde bort af Bassinet, og Vandvæsenet vil saaledes næppe paa dette Sted kunne faae et formaaltstjenligt Bassin. Skulde Jernbanen imidlertid fremdeles troe paa Muligheden af Arbeidets heldige Udførelse, saa forekommmer det mig, at det maa blive dens og ikke Vandvæsenets Sag at gjøre Forsøget, og, naar dette mislykkes, bære alle Følgerne. I ethvert Fald kan det med Bestemthed siges, at Arbeidets Udførelse under de forhaandenværende Forhold, vil blive meget kostbarere end tidligere paaregnet, da blandt Andet en betydelig Sum vil medgaae til Vandlænsning. Da jeg føler mig overbevist om Umuligheden af Arbeidets heldige Udførelse, anser jeg det for overflødig at prøve paa at opsætte en Beregning over Omkostningerne ved dette Anlæg. Jeg skal blot sluttelig tilføie, at jeg ikke ser mig i Stand til at paavise noget andet Sted, hvor et bedre Resultat skulde kunne naaes.

De med Magistratens ærede Skrivelse fulgte Bilag remitteres hoslagt.

Ærbødigst

Kirstein.

2. Skrivelse af 24de Juli 1880 fra Stadsingenieuren til Magistraten.

Ved at tilstille mig til Betænkning den medfølgende af Hr. *Kirstein* under Gaars Dato afgivne Beretning om Resultaterne af de af ham i Havremarken udførte Grundundersøgelser, for at komme til Kundskab om, hvorvidt der som paatænkt er Mulighed for at anlægge en tilstrækkelig solid og god Vandbeholder, som vilde kunne erstatte Communen Tabet af den Vandbeholder, som Vandvæsenet fortiden har i Sct. Jørgens Søes nordlige Deel, har den ærede Magistrat forlangt mine Yttringer om Sagen.

I denne Anledning skal jeg tillade mig at bemærke, at, da disse Undersøgelser efter Magistratens Opfordring ere blevne udførte af Vandinspecteuren efter Forhandling med mig, samt da den foreliggende Beretning ligeledes er grundet paa vore fælleds Overveielser af alle Forholdene, saa kan jeg i Et og Alt tiltræde de i Betænkningen udtalte Anskuelser om Sagen.

Hvad jeg særligt skal bemærke, er kun dette, at Undersøgelserne foreløbigt bleve indskrænkede til kun at bestaae i Udførelsen af de langt fra hinanden beliggende

Jordboringer No. 1 til 6 uden Brug af Foringsrør, fordi det derved lettest vilde vise sig, om Undergrunden havde den fornødne Stabilitet, eller om den maatte ansees som mindre paalidelig. Saafremt nemlig disse foreløbige Boringer da maatte vise hen paa, at Anlægget var udførbart, kunde man senere udføre saamange Boringer, som maatte findes nødvendigt; men skulde der ved Jordboringerne vise sig tvivlsomme Partier, saa maatte disse nærmere undersøges ved Brøndgravninger. Resultatet af samtlige Boringer blev, som fremhævet i Beretningen, at Jordsmonnet skjød sammen i alle Borehullerne, og dette bebudede tilstrækkeligt, at det omhandlede Jordsmon kun slet egnede sig til Anlæg af en Vandbeholder, der skulde erstatte den nordlige Deel af Sect. Jørgens Sø, og Rigtigheden heraf bekræftede de derefter udførte Brøndgravninger tilfulde. Med Hensyn til at Jordsmonnets Beskaffenhed findes noget forskjelligt angivet for Boringerne og for Brøndgravningerne, bemærkes, at dette væsentligst har sin Grund i den Usikkerhed, Brøndboringer give Anledning til ved Bedømmelsen af Jordlagenes Beskaffenhed. Med Hensyn til de paa Plan II angivne Horizontalcurver skal jeg sluttelig bemærke, at de disse Curver tilføiede Tal angive Grundvandets Høide over dagligt Vande i Fod, saaledes som jeg ved Midsommertid 1861 fandt Grundvandsstanden paa Assistentskirkegaarden.

Ærbødigst

A. Colding.

Specification

over

Kort, Skitser og Planer, forelagte Commissionen eller foranledigede
udarbejdede af denne.

- No. 1. Plan over Kjøbenhavns Banegaard, dateret Januar 1879.
- » 2. Litografisk Gjengivelse af Plan over Kjøbenhavns Banegaard af Januar 1879 med Angivelse i forskellige Farver af Terrainets Anvendelse (Exemplar heraf vedheftet Betænkningen).
- » 3. Kaart over Kjøbenhavn af 1876 med Angivelse af Stadens Kloakledninger.
- » 4. Kaart over Kjøbenhavn og nærmeste Omegn med Antydning af General *Wencks* Forslag til en Banegaard i Kallebodstrand.
- » 5. Litografisk Oversigtskaart, hvorpaa med *Rødt* er antydet en Plan af det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse til Anlæg af en ny Personbanegaard paa Vandværkets og tilstødende Grunde ind til Boulevarden.
- » 6. Litografisk Oversigtskaart, hvorpaa med *Gult* er antydet den af General *Wenck* foreslaaede Landdannelse til en Godsbanegaard i Kallebodstrand og med *Rødt* en af det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse i 1875 paatænkt Filialgodsbane-gaard syd for Vesterbrogade (jfr. det Betænkningen vedheftede Oversigtskaart, paa hvilket det førnævnte Forslag (*Wencks*) er angivet med *blaa punkterede Linier* og *blaa Skravering*).
- » 7. Litografisk Oversigtskaart, hvorpaa med *Rødt* er antydet et efter Prof. *Thomsens* Idée skitseret Project af 1875 til en Person- og Godsbanegaard Syd for Vesterbrogade og med *Grønt* et af Commandeur *Wilde* fremsat Project til en Person- og Godsbanegaard for Vestbanerne sammesteds.
- » 8. Skitse efter Prof. *Thomsens* Idée til Anlæg af en for alle Baner fælleds Godsbanegaard syd for Vesterbrogade og en for Banerne fælleds Personbanegaard nord for Vesterbrogade med tildels anden Beliggenhed end den nuværende Banegaard, dateret Marts 1879.
- » 9. Skitse til Ladegaardsmarkens Benyttelse til Varetrafik, dateret September 1879.
- » 10. Plan til Ladegaardsmarkens Benyttelse til Varetrafik, dateret Juli 1880.
- » 11. Skitse til Ladegaardsmarkens Benyttelse til Værksteder og Remiser, dateret September 1879.
- » 12. Plan til Ladegaardsmarkens Benyttelse til Værksteder og Remiser, dateret Juli 1880.
- » 13. Skitse til Benyttelse af den østlige Del af Ladegaardsmarken til Remiser, dateret September 1879.

- No. 14. Skitse til Benyttelse af Vandværkets Filterplads og en større Del af Sct. Jørgens Søes Areal til Varetrafik, dateret September 1879.
- » 15. Skitse til Benyttelse af Vandværkets Filterplads til Varetrafik og en større Del af Sct. Jørgens Sø til Remiser, dateret October 1879.
- » 16. Skitse (indtegnet paa den litograferede Plan til den nuværende Banegaard) til Benyttelse af Vandværkets Filterplads til Varetrafik og en større Del af Sct. Jørgens Sø til Remiser, dateret October 1879.
- » 17. Grundundersøgelser i Havremarken Plan I, dateret den 23de Juli 1880.
- » 18. Grundundersøgelser i Havremarken Plan II, dateret den 23de Juli 1880.
- » 19. Grundundersøgelser i Havremarken Plan III, dateret den 23de Juli 1880.
- » 20. Skitseret Project efter Etatsraad *Meldahls* Idée til en Udvidelse af den nuværende Personbanegaard mod Øst, dateret Marts 1879.
- » 21. Litografisk Gjengivelse af skitseret Project efter Etatsraad *Meldahls* Idée til en Udvidelse af den nuværende Personbanegaard mod Øst, dateret Marts 1879.
- » 22. Modificeret Skitse til Udvidelse af den nuværende Personbanegaard mod Øst, dateret Mai 1879.
- » 23. Modificeret Skitse til Udvidelse af den nuværende Personbanegaard mod Øst, dateret Mai 1879.
- » 24. Plan til Udvidelse af den nuværende Personbanegaard mod Øst, dateret Juli 1879.
- » 25. Plan til Udvidelse af den nuværende Personbanegaard mod Øst, dateret Juli 1879.
- » 26. Skitse til Udvidelse af den nuværende Personbanegaard ind til Boulevarden, dateret Mai 1879.
- » 27. Skitse til Udvidelse af den nuværende Personbanegaard ind til Boulevarden, dateret Mai 1879.
- » 28. Skitseret Project til Benyttelse af Vandværkets Filterplads og en større Del af Sct. Jørgens Søes Areal til Persontrafik, dateret September 1879.
- » 29. Skitseret Project af Prof. *Thomsen* til Benyttelse af Vandværkets Filterplads og en større Del af Sct. Jørgens Søes Areal til Persontrafik, dateret 7de October 1879.
- » 30. Situationsplan af Terrainet langs Kallebodstrand mellem Tømmergraven og Kvægtorvet.
- » 31. Skitse til Benyttelse af Terrainet langs Kallebodstrand til Oplagsetablisement med Spor og Skure efter en af Havnevæsenet i sin Tid paatænkt Plan.
- » 32. Skitseret Normal-Project til Anbringelse af Oplagspladse, Skure, Spor m. m. paa en Havnekai, dateret Marts 1879.
- » 33. Plan til Benyttelse af Kaien fra Langebro til Kvægtorvet til Oplagspladse Skure og Spor, dateret April 1879.
- » 34. Skitseret Project til Benyttelse af Terrainet vest for Bernstorffsgade i Nærheden af Kallebodstrand til Godsoplagsetablisementer.
- » 35. Skitse af Oberst *Hedemann* til et Banegaardsanlæg ved Østerport, dateret Marts 1879.

- No. 36. Litografisk Gjengivelse af Oberst *Hedemanns* Skitse til et Banegaardsanlæg ved Østerport, dateret Marts 1879.
- » 37. Skitse, angivende Grændserne for Citadellet Frederikshavns Fæstningsværker mellem Østerbro og Øresund.
- » 38. Modificeret Skitse til et Banegaardsanlæg ved Østerport, dateret Mai 1879.
- » 39. Modificeret Skitse til et Banegaardsanlæg ved Østerport, dateret Mai 1879.
- » 40. Skitse af Etatsraad *Meldahl* over Situationen for en Banegaard ved Østerport, dateret 4de Juli 1879.
- » 41. Plan til et Banegaardsanlæg ved Østerport, dateret Juli 1879.
- » 42. Skitse til et Banegaardsanlæg i den østlige Del af Byen med Benyttelse af Husarkasernens Terrain, dateret September 1879.
- » 43. Større Kaart over Kjøbenhavn og Omegn med Angivelse af de af Commissionens Flertal forslaaede forskjellige Anlæg (jfr. det Betænkningen vedheftede Oversigtskaart, paa hvilket disse Anlæg ere angivne med *Rødt*).
- » 44. Litografisk Oversigtskaart, hvorpaa med *Rødt* er antydet Project til en Godsbanegaard, støttende sig til en Forlæggelse af Havnebanen, skitseret af Oberst *Hedemann* paa Grundlag af Antydninger af Justitsraad *Tegner*, dateret Marts 1879.
- » 45. Forsøg paa Angivelse af en Længdeprofil til en af Justitsraad *Tegner* antydet tildels underjordisk Forbindelsbane mellem den nuværende Banegaard og en Banegaard ved Østerbro, dateret 19 April 1880.
- » 46. Kaart over Kjøbenhavn med Antydning af de af Justitsraad *Tegner* i sin Tid anbefalede forskjellige Anlæg.
- » 47a. Større Kaart over Kjøbenhavn og Omegn med Angivelse af de af Justitsraad *Tegner* i October 1880 anbefalede forskjellige Anlæg.
- » » b. Større Kaart over Kjøbenhavn og Omegn med Angivelse af de af Justitsraad *Tegner* i Januar 1881 anbefalede forskjellige Anlæg (jfr. det Betænkningen vedheftede Oversigtskaart, paa hvilket disse Anlæg ere angivne med *fuldt optrukne blaa Linier*).
- » » c. Project af Justitsraad *Tegner* til en Filial-Godsstation ved Kallebodkaien, dateret Januar 1881.
- » » d. Længdeprofil af den af Justitsraad *Tegner* foreslaaede Forbindelsbane mellem Stationer ved Vesterbro og Østerbro, dateret Januar 1881.
- » 48. Croquis over Aarhus Banegaard.
- » 49. Plan over Stockholms Central-Station.
- » 50. Plan over Stockholms Sødra Station.
- » 51. Plan over Gøteborgs Station.
- » 52. Plan over Malmø Station.
- » 53. Plan over Hoved- og Smaalensbanens Fælleds-Station ved Christiania.

- 36 Die Geschichte der ... in ... 1877
- 37 ... 1878
- 38 ... 1879
- 39 ... 1880
- 40 ... 1881
- 41 ... 1882
- 42 ... 1883
- 43 ... 1884
- 44 ... 1885
- 45 ... 1886
- 46 ... 1887
- 47 ... 1888
- 48 ... 1889
- 49 ... 1890
- 50 ... 1891
- 51 ... 1892
- 52 ... 1893
- 53 ... 1894
- 54 ... 1895
- 55 ... 1896
- 56 ... 1897
- 57 ... 1898
- 58 ... 1899
- 59 ... 1900

Bilag VI.

F o r t e g n e l s e

over

Statistiske Oplysninger, erhvervede til Brug ved Commissionens Arbejder.

-
- No. 1. Oversigt over Antallet af afgaaede og ankomne Personer fra og til Kjøbenhavns Station i Aarene 1857—77.
- » 2. Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet Reisegods samt Il- og Fragt-gods, Kreaturer og Kjøretøier fra og til Kjøbenhavns Station i Aarene 1857—77.
- » 3. Oversigt over de økonomiske Resultater af de sjællandske Jernbaners Drift i Aarene 1857—77.
- » 4. Oversigt over kjørte Vogn- og Locomotivmil samt Antal af Tog paa de sjællandske Jernbaner i Aarene 1857—77.
- Tillæg til fornævnte No. 1—4, vedrørende Aarene 1878—79.
- » 5. Oplysninger om Maxima af Person- og Godstrafik samt om Spørlængder og Vognbevægelse paa Kjøbenhavns Banegaard.
- » 6. Oversigt over Person- og Godstrafiken paa Aarhus Station og Maxima af samme Trafik til enkelte Tider for Aarene 18⁶⁶/₆₇—18⁷⁷/₇₈.
- » 7. Oplysninger angaaende Omfanget af Person- og Godstrafik paa Banegaarde i Berlin.
- » 8. Oversigt over Antallet af afgaaede og ankomne Person-, Gods- og Jernbanevogne paa nogle af de svenske Statsbaners Hovedstationer i 1877 med Angivelse af disse Stationers Arealindhold.
- » 9. Oplysninger med Hensyn til Skjæring af befærdede Veie i Nærheden af større Byer ved Baner i Niveau.
- » 10. Oversigt over Kjøbenhavns Vareomsætning i 1877 saavel søværts som pr. Jernbane.
- » 11. Oversigt over et Aars Trafik paa tvende Stationer ved Christiania.
-

Formaldehyde

Formaldehyde, CH₂O, is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor.

Properties

It is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Formaldehyde is a colorless, volatile liquid with a sharp, irritating odor. It is soluble in water and alcohol.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 1.

OVERSIGT

over

Antallet af afgaaede og ankomne Personer fra og til
Kjøbenhavns Station
i Aarene 1857-77.

Anm. Banen til Korsør aabnedes den 27de April 1856.

- » Klampenborg — den 22de Juli 1863.
- » Lyngby — den 1ste October 1863.
- » Helsingør — den 9de Juni 1864.
- » Masnedsund — den 4de October 1870.
- » Kallundborg — den 1ste Januar 1875.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Aar	Antal Personer							
	Hovedbanerne				Klampenborgbanen			
	Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I alt	Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I alt
1857	14 $\frac{3}{4}$	152,971	151,017	303,988	—	—	—	—
1858	14 $\frac{3}{4}$	139,181	140,343	279,524	—	—	—	—
1859	14 $\frac{3}{4}$	128,566	131,681	260,247	—	—	—	—
1860	14 $\frac{3}{4}$	128,662	129,354	258,016	—	—	—	—
1861	14 $\frac{3}{4}$	139,454	143,785	283,239	—	—	—	—
1862	14 $\frac{3}{4}$	139,951	143,436	283,387	—	—	—	—
1863	14 $\frac{3}{4}$	156,946	165,120	322,066	*	—	—	—
1864	** 14 $\frac{3}{4}$	177,784	193,524	371,308	1 $\frac{3}{4}$	165,782	173,117	338,899
1865	22 $\frac{3}{4}$	318,457	319,626	638,083	1 $\frac{3}{4}$	234,175	233,809	467,984
1866	22 $\frac{3}{4}$	337,844	335,717	673,561	1 $\frac{3}{4}$	262,990	268,297	531,287
1867	22 $\frac{3}{4}$	339,685	341,862	681,547	1 $\frac{3}{4}$	250,513	254,714	505,227
1868	22 $\frac{3}{4}$	353,681	356,348	710,029	1 $\frac{3}{4}$	276,606	285,635	562,241
1869	22 $\frac{3}{4}$	362,173	363,260	725,433	1 $\frac{3}{4}$	325,305	330,679	655,984
1870	*** 25 $\frac{3}{4}$	356,923	359,304	716,227	1 $\frac{3}{4}$	358,267	363,490	721,757
1871	34 $\frac{3}{4}$	404,935	418,976	823,911	1 $\frac{3}{4}$	354,037	359,030	713,067
1872	34 $\frac{3}{4}$	496,049	497,490	993,539	1 $\frac{3}{4}$	421,254	426,218	847,472
1873	34 $\frac{3}{4}$	488,027	490,615	978,642	1 $\frac{3}{4}$	420,854	425,534	846,388
1874	34 $\frac{3}{4}$	541,337	544,529	1,085,866	1 $\frac{3}{4}$	478,549	483,656	962,205
1875	45 $\frac{1}{4}$	603,305	613,966	1,217,271	1 $\frac{3}{4}$	532,568	538,029	1,070,597
1876	45 $\frac{1}{4}$	612,307	613,085	1,225,392	1 $\frac{3}{4}$	570,657	575,852	1,146,509
1877	45 $\frac{1}{4}$	595,902	594,941	1,190,843	1 $\frac{3}{4}$	516,798	522,036	1,038,834

* Da Klampenborgbanen ikkun var i Drift en Del af Aaret 1863, er Frekvensen for dette Aar ikke medtaget her.

** Da Helsingørbanen i sin Helhed ikkun var i Drift en Del af Aaret 1864, er Frekvensen for denne Bane ikke her medregnet i dette Aar.

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				
Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I alt	Progression									
				Tilsammen				Hovedbanerne		Klampenborgbanen		Samtlige Baner	
				Absolut	I Forhold til Banernes Længde	Absolut	I Forhold til Banens Længde	Absolut	I Forhold til Banernes Længde	Absolut	I Forhold til Banernes Længde		
14 $\frac{3}{4}$	152,971	151,017	303,988	—	—	—	—	—	—				
14 $\frac{3}{4}$	139,181	140,343	279,524	1,000	1,000	—	—	—	—				
14 $\frac{3}{4}$	128,566	131,681	260,247	0,931	0,931	—	—	—	—				
14 $\frac{3}{4}$	128,662	129,354	258,016	0,923	0,923	—	—	—	—				
14 $\frac{3}{4}$	139,454	143,785	283,239	1,013	1,013	—	—	—	—				
14 $\frac{3}{4}$	139,951	143,436	283,387	1,014	1,014	—	—	—	—				
14 $\frac{3}{4}$	156,946	165,120	322,066	1,152	1,152	—	—	—	—				
16 $\frac{1}{2}$	343,566	366,641	710,207	1,328	1,328	1,000	1,000	1,000	1,000				
24 $\frac{1}{2}$	552,632	553,435	1,106,067	2,283	1,480	1,381	1,381	1,557	1,049				
24 $\frac{1}{2}$	600,834	604,014	1,204,848	2,410	1,562	1,568	1,568	1,696	1,142				
24 $\frac{1}{2}$	590,198	596,576	1,186,774	2,438	1,581	1,491	1,491	1,671	1,125				
24 $\frac{1}{2}$	630,287	641,983	1,272,270	2,540	1,647	1,659	1,659	1,791	1,206				
24 $\frac{1}{2}$	687,478	639,939	1,381,417	2,595	1,682	1,936	1,936	1,945	1,310				
27 $\frac{1}{2}$	715,190	722,794	1,437,984	2,562	1,468	2,130	2,130	2,025	1,215				
36 $\frac{1}{2}$	758,972	778,006	1,536,978	2,947	1,251	2,104	2,104	2,164	0,978				
36 $\frac{1}{2}$	917,303	923,708	1,841,011	3,554	1,509	2,501	2,501	2,592	1,172				
36 $\frac{1}{2}$	908,881	916,149	1,825,030	3,501	1,486	2,497	2,497	2,570	1,162				
36 $\frac{1}{2}$	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				

*** 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.

No.	Taxes		Investment		Management		Average Cost
	1911	1912	1911	1912	1911	1912	
11	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
12	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
14	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
15	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
16	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
17	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
18	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
19	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
20	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
21	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
22	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
23	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
24	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
25	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
26	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
27	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
28	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
29	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
30	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
31	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
32	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
33	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
34	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
35	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
36	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
37	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
38	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
39	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
40	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
41	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
42	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
43	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
44	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
45	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
46	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
47	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
48	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
49	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
50	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

IN WITNESS WHEREOF, I have hereunto set my hand and the seal of the Board of Directors of the above-named Corporation, this 1st day of January, 1912.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 2.

Aar	Længde af Banen i Meil	Centner			Længde af Banen i Meil	Aar
		Afgaaet	Over	Ankommet		
1857	14 1/2	17 444	—	—	1857	
1858	14 1/2	14 232	12 080	27 318	1858	
1859	14 1/2	12 822	14 184	27 006	1859	
1860	14 1/2	12 072	14 282	26 354	1860	
1861	14 1/2	12 280	13 240	25 520	1861	
1862	14 1/2	14 024	13 088	27 112	1862	
1863	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1863	
1864	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1864	
1865	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1865	
1866	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1866	
1867	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1867	
1868	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1868	
1869	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1869	
1870	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1870	
1871	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1871	
1872	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1872	
1873	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1873	
1874	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1874	
1875	14 1/2	14 041	14 059	28 100	1875	

OVERSIGT

Mængden af afgaaet og ankommet Reisegods samt
 II- og Fragtgods, Kreaturer og Kjøretøier
 fra og til Københavns Station
 i Aarene 1857-1877.

- Anm.** Banen til Korsør aabnedes den 27de April 1856.
 — » Klampenborg — den 22de Juli 1863.
 — » Lyngby — den 1ste October 1863
 — » Helsingør — den 9de Juni 1864.
 — » Masnedsund — den 4de October 1870.
 — » Kallundborg — den 1ste Januar 1875.

1	2	3	4	5	6	7	8
Aar	Banernes Længde Mil	Reisegods			II-		
		Centner			efter 100 Pd.s og tilsvarende Taxter — Centner		
		Afgaaet	Ankommet	I alt	Afgaaet	Ankommet	I alt
1857	14 $\frac{3}{4}$	17,444	†) —	—	95,429	†) —	—
1858	14 $\frac{3}{4}$	14,235	13,080	27,315	91,563	94,484	186,047
1859	14 $\frac{3}{4}$	15,832	12,134	27,966	86,576	86,631	173,207
1860	14 $\frac{3}{4}$	13,647	12,535	26,182	88,933	100,483	189,416
1861	14 $\frac{3}{4}$	13,539	12,246	25,785	83,913	112,837	196,750
1862	14 $\frac{3}{4}$	14,058	12,775	26,833	87,427	123,222	210,649
1863	* 14 $\frac{3}{4}$	19,041	14,053	33,094	91,873	142,470	234,343
1864	** 14 $\frac{3}{4}$	18,416	15,182	33,598	110,455	119,781	230,236
1865	23 $\frac{1}{2}$	25,712	18,986	44,698	144,836	172,891	317,727
1866	23 $\frac{1}{2}$	26,527	17,468	43,995	154,215	192,677	346,892
1867	23 $\frac{1}{2}$	28,014	16,821	44,835	180,157	218,486	398,643
1868	23 $\frac{1}{2}$	30,508	17,524	48,029	201,564	228,942	430,506
1869	23 $\frac{1}{2}$	29,702	17,128	46,830	211,598	231,620	443,218
1870	*** 26 $\frac{1}{2}$	28,702	17,417	46,119	268,773	259,159	527,932
1871	35 $\frac{1}{2}$	30,380	18,024	48,404	344,895	278,375	623,270
1872	35 $\frac{1}{2}$	36,666	19,920	56,586	368,822	324,805	693,627
1873	35 $\frac{1}{2}$	37,166	19,233	56,399	474,355	377,659	852,314
1874	35 $\frac{1}{2}$	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
1876	46	40,449	21,166	61,615	809,717	569,381	1,379,098
1877	46	40,612	24,138	64,750	809,118	616,228	1,425,346

†) Oplysninger savnes.

* Til Godstrafikken 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.

9	10	11	12	13	14
og Fragtgods					
i større Partier samt hele Vogn- ladninger — Centner			(Heraf Korn)		
Afgaaet	Ankommet	I alt	Afgaaet	Ankommet	I alt
211,700	†) —	—	Tdr. Ctr.	ca. 7,300 ca. 14,600	— —
183,809	422,151	605,960	Tdr. Ctr.	6,935 13,870	151,637 303,274
149,860	445,134	594,994	Tdr. Ctr.	6,421 12,842	172,315 344,630
177,049	411,357	588,406	Tdr. Ctr.	8,723 17,446	148,909 297,818
188,611	396,225	584,836	Tdr. Ctr.	11,769 23,538	163,092 326,184
205,350	469,147	674,497	Tdr. Ctr.	15,105 30,210	151,551 303,102
200,740	601,315	802,055	Tdr. Ctr.	11,340 22,680	203,772 407,544
207,651	734,657	942,308	Tdr. Ctr.	13,359 26,718	222,509 445,018
396,491	1,083,856	1,480,347	Tdr. Ctr.	28,797 57,594	252,867 505,734
437,074	1,019,748	1,456,822	Tdr. Ctr.	37,441 74,882	219,310 438,620
515,853	1,212,093	1,727,946	Tdr. Ctr.	53,408 106,816	295,898 591,796
611,243	1,247,296	1,858,539	Tdr. Ctr.	57,763 115,526	290,032 580,064
690,661	1,387,853	2,078,514	Tdr. Ctr.	67,989 135,978	324,812 649,624
633,899	1,836,089	2,469,988	Tdr. Ctr.	49,957 99,914	403,254 806,508
631,049	1,765,717	2,396,766	Tdr. Ctr.	23,430 46,860	374,880 749,760
663,067	2,003,231	2,666,298	Tdr. Ctr.	19,718 39,436	437,569 875,138
816,280	2,374,304	3,190,584	Tdr. Ctr.	42,777 85,554	408,224 816,448
849,237	2,714,331	3,563,568	Tdr. Ctr.	60,086 120,172	466,048 932,096
1,152,695	2,984,339	4,137,034	Tdr. Ctr.	73,723 147,446	556,394 1,112,788
1,122,623	2,657,222	3,779,845	Tdr. Ctr.	52,066 104,132	519,022 1,038,044
1,203,792	2,407,079	3,610,871	Tdr. Ctr.	163,302 326,604	425,844 851,688

** Da Helsingørbanen i sin Helhed ikkun var i Drift en Del af Aaret 1864, er Godstrafikken for denne Bane ikke her medregnet for dette Aar.

*** Da Sydbanens Godstrafik, overensstemmende med Driftsberetningen for 1870, her er medregnet, uagtet denne Bane kun var aaben i de 3 sidste Maanedere af Aaret, er Milelængden forøget med $\frac{1}{2}$ af denne Banes Længde, der i det Hele er 12 Mil.

1	15	16	17	18	19	20
	Kreaturer					
Aar	Større Kreaturer			Mindre Kreaturer		
	Afgaaet	Ankommet	Ialt	Afgaaet	Ankommet	Ialt
1857	Stk. 560 Ctr. 2,599	†) — —	— —	Stk. 622 Ctr. 579	†) — —	— —
1858	Stk. 605 Ctr. 2,778	7,959 35,056	8,564 37,834	Stk. 625 Ctr. 625	23,271 23,271	23,896 23,896
1859	Stk. 874 Ctr. 3,756	9,160 38,798	10,034 42,554	Stk. 587 Ctr. 537	28,919 17,665	29,506 18,202
1860	Stk. 1,151 Ctr. 5,068	9,740 39,845	10,891 44,913	Stk. 627 Ctr. 549	26,984 16,665	27,611 17,214
1861	Stk. 1,017 Ctr. 4,571	10,242 41,814	11,259 46,385	Stk. 719 Ctr. 570	30,141 18,410	30,860 18,980
1862	Stk. 1,042 Ctr. 4,824	11,122 45,417	12,164 50,241	Stk. 763 Ctr. 636	30,470 19,077	31,233 19,713
1863	Stk. 1,211 Ctr. 5,448	12,359 50,586	13,570 56,034	Stk. 883 Ctr. 721	27,307 17,416	28,190 18,137
1864	Stk. 1,895 Ctr. 8,398	14,330 58,266	16,225 66,664	Stk. 1,455 Ctr. 1,046	30,630 19,477	32,085 20,523
1865	Stk. 2,353 Ctr. 10,031	14,908 60,462	17,261 70,493	Stk. 4,402 Ctr. 3,176	42,399 27,252	46,801 30,428
1866	Stk. 2,624 Ctr. 11,395	14,867 60,487	17,491 71,882	Stk. 3,980 Ctr. 2,797	42,738 27,974	46,718 30,771
1867	Stk. 3,405 Ctr. 14,574	12,640 51,815	16,045 66,389	Stk. 5,296 Ctr. 3,370	48,062 32,124	53,358 35,494
1868	Stk. 3,216 Ctr. 13,868	14,017 57,653	17,233 71,521	Stk. 4,887 Ctr. 3,170	47,020 29,138	51,907 32,308
1869	Stk. 3,146 Ctr. 13,460	16,273 66,720	19,419 80,189	Stk. 8,633 Ctr. 5,700	51,071 31,762	59,704 37,462
1870	Stk. 3,024 Ctr. 13,320	16,806 68,951	19,830 82,271	Stk. 12,716 Ctr. 7,730	51,339 34,240	64,055 41,970
1871	Stk. 2,722 Ctr. 11,940	20,944 85,527	23,666 97,467	Stk. 14,064 Ctr. 7,839	62,936 39,879	77,000 47,718
1872	Stk. 3,909 Ctr. 17,360	21,499 88,248	25,408 105,608	Stk. 17,641 Ctr. 10,006	72,347 48,696	89,988 58,702
1873	Stk. 4,439 Ctr. 22,786	24,882 101,737	29,321 124,523	Stk. 14,455 Ctr. 8,452	78,935 54,610	93,390 63,062
1874	Stk. 5,197 Ctr. 22,850	25,999 106,691	31,196 129,541	Stk. 18,389 Ctr. 10,617	82,340 57,422	100,749 68,039
1875	Stk. 5,405 Ctr. 23,849	29,697 121,093	35,102 144,942	Stk. 17,393 Ctr. 9,490	98,364 65,827	115,757 75,517
1876	Stk. 5,583 Ctr. 24,426	31,464 129,021	37,047 153,447	Stk. 20,133 Ctr. 10,546	84,282 56,172	104,415 66,718
1877	Stk. 4,723 Ctr. 20,695	32,639 133,992	37,362 154,687	Stk. 11,634 Ctr. 6,081	82,268 53,780	93,902 59,861

21	22	23	24	25	26	27	28
Kjøretøier			I Alt Reisegods, Il- og Fragt- gods, Kreaturer og Kjøretøier			Progression	
			Samlet Vægt Centner				
Afgaaet	Ankommet	Ialt	Afgaaet	Ankommet	Ialt	Absolut	I Forhold til Banernes Længde
Stk. 183 Ctr. 1,830	†) — —	— —	344,181	†) — —	— —	— —	— —
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	3,383
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
Stk. 268 Ctr. 2,039	264 1,983	532 4,022	2,009,800	3,434,945	5,444,745	6,165	1,977
Stk. 233 Ctr. 1,788	184 1,394	417 3,182	2,082,085	3,236,612	5,318,697	6,022	1,931

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 3.

OVERSIGT

over

de økonomiske Resultater af de sjællandske
Jernbaners Drift

i Aarene 1857—77.

- Anm.** Banen til Korsør aabnedes den 27de April 1856.
— » Klampenborg — den 22de Juli 1863.
— » Lyngby — den 1ste October 1863.
— » Helsingør — den 9de Juni 1864.
— » Masnedsund — den 4de October 1870.
— » Kallundborg — den 1ste Januar 1875.

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 exclusive Overskuddet fra forrige Aar		Driftsudgift		
			Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Procent af Indtægten
1857	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	1,201,905	81,485	783,767	53,137	65,21
1858	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	1,098,520	74,442	629,732	42,694	57,33
1859	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	1,074,393	72,840	550,907	37,350	51,28
1860	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	1,113,884	75,518	538,776	36,527	48,37
1861	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	1,135,798	77,004	548,782	37,206	48,32
1862	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	1,169,277	79,273	521,664	35,367	44,61
1863	17 $\frac{1}{4}$	15 $\frac{3}{4}$	1,452,615	92,230	636,967	40,442	43,85
1864	23 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{3}{4}$	2,028,998	97,783	933,363	44,981	46,00
1865	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	1,963,882	83,569	930,264	39,586	47,37
1866	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	2,022,233	86,052	920,913	39,188	45,54
1867	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	2,125,797	90,459	950,272	40,437	44,70
1868	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	2,260,697	96,200	972,534	41,384	43,02
1869	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	2,315,473	98,531	982,549	41,811	42,43
1870	35 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	2,405,109	90,759	1,094,188	41,290	45,49
1871	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	2,774,136	78,145	1,358,345	38,263	48,96
1872	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	3,298,351	92,911	1,473,737	41,514	44,68
1873	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	3,454,411	97,307	1,704,875	48,025	49,35
1874	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	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	4,387,852	106,258	2,604,394	56,617	53,28
1877	46	46	4,781,537	103,946	2,423,951	52,695	50,69

* Herunder indbefattet saavel de 10 pCt. af Driftsoverskuddet, der efter Statutterne henlægges til Reservefonden, som Renterne af denne Fonds Activer, m. v.

9	10	11	12	13	14
Driftsoverskud		Reservefond			I Rente og Udbytte af Actier er svaret pCt.
Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Indtægt* Kroner	Udgift Kroner	Beholdningen ved Aarets Udgang Kroner	
418,138	28,348	** 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 $\frac{1}{2}$
1,033,618	43,983	122,874	51,830	569,316	4 $\frac{3}{4}$
1,101,320	46,864	131,628	356,057	344,887	4 $\frac{3}{4}$
1,175,525	50,022	130,637	36,439	439,085	5 $\frac{1}{4}$
1,288,163	54,816	150,841	87,347	502,579	6
1,332,924	56,720	156,548	86,879	572,248	6 $\frac{1}{4}$
1,310,921	49,469	156,246	99,348	629,146	6
1,415,791	39,882	164,261	164,248	629,159	4 $\frac{1}{2}$
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 $\frac{1}{2}$
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

** I Indtægterne for 1857 er indbefattet den fra 1856 overførte Beholdning 23,367 Kroner.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Kjøbenhavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 4.

OVERSIGT

over

kjorte Vogn- og Locomotivmil, samt Antal af Tog
paa de sjællandske Jernbaner

i Aarene 1857—77.

- Ann.** Banen til Korsør aabnedes den 27de April 1856.
— » Klampenborg — den 22de Juli 1863.
— » Lyngby — den 1ste October 1863.
— » Helsingør — den 9de Juni 1864.
— » Masnedsund — den 4de October 1870.
— » Kallundborg — den 1ste Januar 1875.

1	2	3	4	5	6	7
Aar	Banernes Længde ved Aarets Udgang Mil	Gjennem- snitlig Længde af Stræk- ningerne Mil	Kjorte Vognmil (à 2 Axler pr. Vogn)			Kjorte Locomotiv- mil
			Med Personvogne	Med Post- og Gods- vogne	I alt	
1857	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	206,709	300,341	507,050	33,100
1858	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	187,056	289,479	476,535	34,000
1859	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	189,507	303,790	493,297	34,128
1860	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	191,761	309,662	501,423	34,132
1861	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	199,258	307,669	506,927	32,700
1862	14 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	200,305	338,441	538,746	33,700
1863	17 $\frac{1}{4}$	15 $\frac{3}{4}$	252,715	402,640	655,355	39,690
1864	23 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{3}{4}$	324,143	492,973	817,116	56,820
1865	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	376,046	444,920	820,966	65,034
1866	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	420,428	479,785	900,213	72,473
1867	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	439,660	494,765	934,425	75,434
1868	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	462,325	505,739	968,064	75,662
1869	23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	495,348	530,417	1,025,765	76,986
1870	35 $\frac{1}{2}$	26 $\frac{1}{2}$	535,833	633,221	1,169,054	88,978
1871	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	664,710	773,965	1,438,675	119,206
1872	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	765,496	830,051	1,595,547	121,863
1873	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	754,508	928,366	1,682,874	123,602
1874	35 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	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

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 Klampenb.- 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 Klampenborgb.	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	7,670 - - 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

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Tillæg til »Statistiske Oplysninger« No. 1—4.

(Banen til Frederikssund aabnedes den 17de Juni 1879.)

Tillæg til No. 1.

Oversigt over Antallet af afgaaede og ankomne Personer fra og til Københavns Station i Aarene 1878—79.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Aar	Antal Personer							
	Hovedbanerne				Klampenborgbanen			
	Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I alt	Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I alt
1878	45 $\frac{1}{4}$	565,411	563,291	1,128,702	1 $\frac{3}{4}$	570,157	575,936	1,146,093
1879	*)47 $\frac{3}{4}$	586,091	586,784	1,172,875	1 $\frac{3}{4}$	528,492	533,849	1,062,341

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Antal Personer (fortsat)				Progression					
Tilsammen				Hovedbanerne		Klampenborg- banen		Samtlige Baner	
Længde Mil	Afgaaede	Ankomne	I alt	Absolut	I Forhold til Banernes Længde	Absolut	I Forhold til Banernes Længde	Absolut	I Forhold til Banernes Længde
(1878) 47	1,135,568	1,139,227	2,274,795	4,038	1,316	3,382	3,382	3,203	1,124
(1879) 49 $\frac{1}{2}$	1,114,583	1,120,633	2,235,216	4,196	1,296	3,135	3,135	3,147	1,049

*) Da Frederikssundbanens Freqvents, 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.

Tillæg til No. 2.

Oversigt over Mængden af afgaaet og ankommet Reisegods samt II- og Fragtgoods, Kreaturer og Kjøretøier fra og til Københavns Station i Aarene 1878—79.

1	2	3	4	5	6	7	8
Aar	Banernes Længde Mil	Reisegods			II- og Fragtgoods		
		Centner			efter 100 Pd.s og tilsvarende Taxter — Centner		
		Afgaaet	Ankommet	I alt	Afgaaet	Ankommet	I alt
1878	46	23,690	22,487	46,177	746,274	634,530	1,380,804
1879	*)48½	23,952	22,666	46,618	822,044	737,406	1,559,450

9	10	11	12	13	14
---	----	----	----	----	----

II- og Fragtgoods (fortsat)

i større Partier samt hele Vognladninger — Centner			(Heraf Korn)		
Afgaaet	Ankommet	I alt	Afgaaet	Ankommet	I alt
(1878) 1,139,908	2,689,098	3,829,006	Tdr. Centner 110,066 220,132	490,077 980,154	600,143 1,200,286
(1879) 1,362,641	2,889,024	4,251,665	Tdr. Centner 96,769 193,538	558,445 1,116,890	655,214 1,310,428

15	16	17	18	19	20
----	----	----	----	----	----

Kreaturer

Større Kreaturer			Mindre Kreaturer		
Afgaaet	Ankommet	I alt	Afgaaet	Ankommet	I alt
(1878) Stkr. 6,478 Centner 27,725	28,421 116,779	34,899 144,504	Stkr. 16,999 Centner 9,046	78,700 53,004	95,699 62,050
(1879) Stkr. 6,962 Centner 30,032	26,309 108,802	33,271 138,834	Stkr. 21,037 Centner 10,963	76,045 52,292	97,082 63,255

*) jfr. Anm. paa 1ste Side

Tillæg til No. 2 (fortsat).

21	22	23	24	25	26	27	28
Kjøretøier			I Alt Reisegods, II- og Fragtgoods, Kreaturer og Kjøretøier			Progression	
			Samlet Vægt Centner				
Afgaaet	Ankommet	I alt	Afgaaet	Ankommet	I alt	Absolut	I Forhold til Banernes Længde
(1878) Stkr. 268 Centner 2,048	154 1,171	422 3,219	1,948,691	3,517,069	5,465,760	6,188	1,984
(1879) Stkr. 245 Centner 1,891	180 1,347	425 3,238	2,251,523	3,811,537	6,063,060	6,865	2,088

Tillæg til No. 3.

Oversigt over de økonomiske Resultater af de sjællandske Jernbaners Drift i Aarene 1878—79.

1	2	3	4	5	6	7	8
Drifts- aar	Længde af Strækninger i Drift ved Aarets Udgang Mil	Gjennemsnitlig Længde af Strækningerne Mil	Driftsindtægt exclusive Overskuddet fra forrige Aar		Driftsudgift		
			Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Procent af Indtægten
1878	46	46	4,661,199	101,330	2,209,547	48,034	47,40
1879	51	*)48½	4,784,375	98,647	2,298,624	47,394	48,04

9	10	11	12	13	14
---	----	----	----	----	----

Driftsoverskud		Reservefond			I Rente og Udbytte af Actier er svaret pCt.
Beløb Kroner	pr. Mil Kroner	Indtægt Kroner	Udgift Kroner	Beholdningen ved Aarets Udgang Kroner	
(1878) 2,451,652	53,297	380,177	174,044	1,289,755	6
(1879) 2,485,751	51,253	343,153	179,754	1,453,155	6

*) jfr. Anm. paa 1ste Side.

Tillæg til No. 4.

Oversigt over kjørte Vogn- og Locomotivmil samt Antal af Tog
paa de sjællandske Jernbaner
i Aarene 1878—79.

1	2	3	4	5	6	7
Aar	Banernes Længde ved Aarets Udgang Mil	Gjennem- snitlig Længde af Stræk- ningerne Mil	Kjorte Vognmil (à 2 Axler pr. Vogn)			Kjorte Locomotiv- mil
			Med Personvogne	Med Post- og Godsvogne	I alt	
1878	46	46	1,049,590	1,313,638	2,363,228	163,467
1879	51	*)48½	1,074,462	1,365,839	2,440,301	173,554

8	9	10	11	12	13
Gjennem- snitligt Antal Vogne pr. Tog (Vogne à 2 Axler)	Antal Tog I alt	Heraf paa Sidebanen	Gjennemsnitligt dagligt Antal Tog pr. Mil Bane		
			Hoved- banerne	Side- banen	Samtlige Baner
⁽¹⁸⁷⁸⁾ 14,40	20,870	8,360 Tog paa Klampenborgbanen	0,774	13,086	1,243
⁽¹⁸⁷⁹⁾ 14,02	22,470	8,430 - - do.	0,823	13,200	1,269

*) jfr. Anm. paa 1ste Side.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 5.

Da det med Hensyn til Spørgsmaalet om Udvidelsen af Københavns Banegaard er anset for at være af Interesse at have Oplysning saavel om det hidtilværende Maximum af Frekvens paa Banerne og særligt paa Københavns Banegaard med Hensyn til Person- og Godstrafiken, som om Spørlængderne paa Banegaarden og Maximum af Vognbevægelse m. v., meddeles herved følgende Data.

A. Persontrafiken.

Den største Persontrafik paa de sjællandske Jernbaner maa antages at have fundet Sted i Pintsen 1876 muligvis paa Grund af, at 2den Pintsedag faldt sammen med Grundlovsdagen.

Den samlede Indtægt af Personbefordringen i Pintsen 1876, omfattende baade Dagen før og Dagen efter de egentlige Pintsedage (d: den 3die—6te Juni), udgjorde i Alt: 113,593 Kroner.

Trafiken i selve Pintsedagene den 4de og 5te Juni stiller sig saaledes:

Der kjørtes paa samtlige Baner den 4de Juni 781 Locomotivmil.

» 5te — 854 —

i Alt 1,635 Locomotivmil,

eller i Gjennemsnit pr. Banemil 35,5 Locomotivmil.

Heraf er kjørt paa Banen mellem København og Klampenborg den 4de Juni . . 119 Locomotivmil.

» 5te — . . 196 —

i Alt . . 315 Locomotivmil.

Da denne Banes Længde er $1\frac{3}{4}$ Mil, er der i Gjennemsnit kjørt 180 Locomotivmil pr. Banemil eller pr. Dag 90 Locomotivmil pr. Banemil, hvoraf der den 5te Juni er kjørt 112 Locomotivmil pr. Banemil paa denne Bane.

Til Befordring af Personer de 2 nævnte Dage er benyttet 250 Vogne med ca. 11,000 Siddepladser.

Disse Vogne have gennemløbet den 4de Juni 9,147 Mil,

» 5te — 9,470 —

i Alt 18,617 Mil,

eller i Gjennemsnit ca. 75 Mil pr. Vogn.

Der er befordret i det Hele paa begge de nævnte Dage ca. 105,500 *Personer*, hvoraf paa Klampenborgbanen:

den 4de Juni	20,851	Personer.
» 5te —	41,110	—
	<hr/>	
	61,961	Personer.
og paa Hovedbanerne	43,539	—
	<hr/>	
	105,500	Personer.

Af disse Personer ere afgaaede fra Kjøbenhavns Station	ca. 45,169	Personer,
ankomne til do. do.	» 45,231	—
	<hr/>	
altsaa expederedes paa Kjøbenhavns Station i Alt. »	90,400	Personer
og paa de andre Stationer	» 15,100	—

Paa Kjøbenhavns Station:

afsendtes den 4de Juni	822	Personvogne,
indkom » 4de —	810	—
	<hr/>	
i Alt expederet . . .	1,632	Personvogne i 122 <i>Tog</i> ,
afsendtes den 5te Juni	1,133	Personvogne,
indkom » 5te —	1,159	—
	<hr/>	
i Alt expederet . . .	2,292	Personvogne i 169 <i>Tog</i> .

Bruttoindtægten for den 4de og 5te Juni tilsammen udgjorde i Alt ca 71,178 Kr., hvoraf for Reiser paa Klampenborgbanen:

den 4de Juni	5,680	Kr.
» 5te —	10,647	—
	<hr/>	
	16,327	—

altsaa for Befordring paa Hovedbanerne . . . 54,851 Kr.

følgelig var Indtægten for hver befordret Person paa Hovedbanerne 1,26 Kr. og paa Klampenborgbanen $26\frac{1}{3}$ Øre. For hver kjørt Locomotivmil var Indtægten paa Hovedbanerne $41\frac{1}{2}$ Kr., paa Klampenborgbanen 52 Kr.

Den næststørste *Persontrafik* efter den ovenangivne maa antages at falde paa *Pintsen 1878* (den 8de—11te Juni), da Totalindtægten udgjorde 105,089 Kr. Derefter maa antages at komme *Pintsen 1875* (den 15de—18de Mai) med en Totalindtægt af 96,374 Kr. og derefter *Pintsen 1877* (den 19de—22de Mai) med en Totalindtægt af 85,697 Kr. og har der i de angivne Tidsrum af de nævnte Aar i Forhold til Indtægten fundet en til det ovenfor for 1876 Angivne svarende Bevægelse Sted paa Banerne med Hensyn til gennemløbne Locomotivmil, Antal af befordrede Personer, fremførte Tog og afgivne Vogne.

B. Godstrafiken.

Der kan ikke tilveiebringes Oplysninger om Maxima af Godstrafiken for enkelte Dage eller Uger, men alene for Maaneder. Den største Godstrafik i nogen Maaned har været i *October Maaned 1875*, da der ankom og afsendtes paa samtlige de sjællandske Jernbaner af Gods, Kreaturer og Kjøretoier i Alt 860,976 Ctnr., hvoraf:

afsendt fra Kjøbenhavns Station	244,117 Ctnr.
ankommet til do. do.	589,321 —

Herefter har *October Maaned 1878* en samlet Godstrafik paa alle Banerne af 855,030 Ctnr., *October 1877*: 794,837 Ctnr. og *October 1876*: 774,397 Ctnr., og maa Godstrafiken paa Kjøbenhavns Station i de nævnte Maaneder antages at staae omtrent i et lignende Forhold til de samlede Mængder, som Godstrafiken paa Kjøbenhavns Station i *October 1875* staaer til den samlede Godsmængde for denne Maaned.

C. Sporlængder paa Kjøbenhavns Banegaard.

Paa Kjøbenhavns Banegaard forefindes i Alt af Spor:
ca 57,500 løb. Fod = ca. 2,4 Mil,
naar Banegaardens nordre Ende antages at ligge ved Viaducten ved Mosendal.

Af disse Spor anvendes væsentligst:

1. Til Persontrafikken ca. 19,600 løb. Fod
Heraf er dog Sporforbindelser og døde Spor ca. 5,000 — —
ca. 14,600 Fod.
 2. Til Varetrafikken:
 - a) Spor, hvorfra der sker Af- og Paalæsning af
Gods ca. 15,500 løb. Fod
Heraf er dog Sporforbindelser og døde Spor ca. 5,600 — —
ca. 9,900 Fod.
 - b) Andre Spor til Rangering af Tog, som skulle
afgaae ca. 6,400 løb. Fod
Heraf er dog Sporforbindelser og døde Spor ca. 2,200 — —
ca. 4,200 Fod.
 3. Til den indre Tjeneste ca. 16,000 løb. Fod
Heraf er dog Sporforbindelser og døde Spor ca. 1,800 — —
ca. 14,200 Fod.
- I Alt Spor til den egentlige Trafik ca. 42,900 Fod.
Sporforbindelser og døde Spor ca. 14,600 —
- Tilsammen ca. 57,500 Fod.

D. Vognbevægelsen paa Kjøbenhavns Banegaard.

Maximum af Personvognbevægelsen fremgaaer af det under Post A Anførte.

Maximum af Godsvognbevægelsen falder i Reglen i October Maaned, da Godsforsendelserne paa Banerne pleie at være størst. I de fire sidste Aar er der paa denne Aarstid dagligt ankommet til og afgaaet fra Kjøbenhavns Banegaard 300 til henimod 500 Godsvogne. Maximum i denne Periode falder paa den 27de October 1875 og den 30te October 1878, da Antallet af ankomne og afgaaede Vogne paa hver af disse Dage beløb sig til 492 Stkr. I 1876 var Maximum paa en enkelt Dag 443 Vogne, og i 1877 var Maximum paa en enkelt Dag 484 Vogne.

Det største Antal Godsvogne, som har henstaaet Natten over paa Kjøbenhavns Banegaard, udgjorde 370 Stkr. Da hver Vogn optager en Sporlængde af ca. 30 Fod, udkrævede disse Vogne ca. 11,100 Fod Sporlængde (henimod $\frac{1}{2}$ Mil), og da der paa Banegaarden ikkun haves ca. 9,900 Fod Spor til Varetrafikken, fra hvilke der kan læsses og lades, har en Del af disse Vogne maattet midlertidig henstilles paa Spor, som ere bestemte til anden Anvendelse og hvorfra ingen Af- eller Paalæsning kan finde Sted. Det indtræffer hyppigt, at der om Aftenen henstaae 300 à 350 Godsvogne paa Banegaarden, saa at de til den egentlige Godstrafik directe disponible Spor ere fuldt optagne.

Den 15de Januar 1879.

Rothe.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 6.

OVERSIGT

over

Person- og Godstrafiken paa Aarhus Station og
Maxima af samme Trafik til enkelte Tider

i Aarene 18⁶⁶₆₇—18⁷⁷₇₈.

Meddelt af Statsbanernes statistiske Contoir den 29de Jannar 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Drifts- aar	G o d s		Kreaturer og Kjøretøier		Samlet Vægt af Gods, Kreaturer og Kjøretøier		Passagerer	
	An- kommet	Afgaaet	An- kommet	Afgaaet	An- kommet	Afgaaet	An- kommet	Afgaaet
	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Antal	Antal
1866—67	205,153	143,057	40,608	1,099	245,761	144,156	42,305	30,047
1867—68	221,742	185,057	45,725	1,045	267,467	186,102	45,669	32,962
1868—69	197,355	352,445	22,687	5,826	220,042	358,271	76,407	56,121
1869—70	392,080	384,866	18,844	15,978	410,924	400,844	102,435	71,980
1870—71	611,213	609,065	32,098	22,648	643,311	631,713	107,521	72,821
1871—72	677,271	681,436	31,373	15,874	708,644	697,310	125,438	88,181
1872—73	815,488	812,533	37,923	18,629	853,411	831,162	121,248	87,667
1873—74	712,530	1,109,565	42,168	19,096	754,698	1,128,661	144,769	99,229
1874—75	726,957	1,147,535	44,510	28,289	771,467	1,175,824	166,643	116,952
1875—76	890,324	1,288,587	49,378	25,358	939,702	1,313,945	168,899	127,372
1876—77	825,402	1,395,765	47,751	28,214	873,153	1,423,979	176,625	175,145
1877—78	703,959	1,214,016	35,732	30,401	739,691	1,244,417	155,575	155,258

I ovenanferte Tal er ikke indbefattet:

for Passagerernes Vedkommende: de Reisende, der have passeret Aarhus, og

for Godsets Vedkommende:

- a. det Gods m. m., der har passeret Aarhus Station;
- b. de Materialier (Kul, Skinner, Sveller etc.), der ad Hestebanen ere transporterede fra Havnen til Stationen for der at lagres, og
- c. det Gods, der, som bestemt til Banens eget Brug, er forsendt fragtfrit fra Aarhus Station. Det udgjorde i 1877—78: 216,660 Centner.

Af Gods, afsendt fra Aarhus Station, falder:

i Aaret 1877—78 den største Transportmængde paa Mai	Maaned med	184,079 Centn.
i " 1876—77 " " do. " September " "		155,835 "
i " 1875—76 " " do. " April " "		151,317 "
i " 1874—75 " " do. " Marts " "		128,059 "

Af Reisende, afgaaede fra Aarhus Station, falder:

i Aaret 1877—78 det største Antal paa Juli	Maaned med.....	18,276 $\frac{1}{2}$
i " 1876—77 " " do. " do. " "	.....	20,782 $\frac{1}{2}$
i " 1875—76 " " do. " do. " "	.....	17,571 $\frac{1}{2}$
i " 1874—75 " " do. " do. " "	.....	16,499

Commissionen angaaende Udvidelsen af Kjøbenhavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 7.

Til Sammenligning med de meddelte statistiske Oplysninger om Frekvensen paa Kjøbenhavns Banegaard meddeles følgende Oversigt over Frekvensen paa de til de 11 i Berlin indmundende Baner hørende Banegaarde.

I. Personfrekvents.

1	2	3	4	5
Aar	Indbygger- antal i Berlin	Totalantal af afgaaende og ankomne Personer	Gjennemsnit daglig	Anmærkning. Banerne aabnedes
1853	425,550	1,437,135	3,937	Berlin — Postdam — Magdeburg $\frac{23}{9}$ 1838.
1854	429,390	1,462,322	4,006	Berlin—Anhalt $\frac{1}{9}$ 1840. Berlin—Stettin
1855	434,240	1,565,323	4,288	$\frac{1}{8}$ 1842. Berlin—Frankfurt (Niederschles.
1856	442,040	1,815,530	4,974	—Märk) $\frac{23}{10}$ 1842. Berlin—Hamburg
1857	449,610	2,012,055	5,512	$\frac{15}{10}$ 1846.
1858	458,610	2,005,955	5,496	
1859	474,790	2,127,845	5,830	
1860	493,400	2,251,439	6,168	
1861	547,200	2,310,785	6,331	
1862	567,560	2,485,568	6,810	
1863	596,390	2,927,027	8,019	
1864	632,500	3,411,418	9,346	
1865	657,690	3,388,333	9,283	
1866	665,710	3,837,155	10,513	
1867	703,120	3,664,300	10,039	Berlin—Cüstrin (Ostbahn) $\frac{1}{10}$ 1867.
1868	728,590	4,348,103	11,913	Berlin—Görlitz $\frac{31}{12}$ 1867.
1869	762,450	4,697,762	12,871	
1870	774,310	5,522,523	15,130	
1871	824,580	6,425,225	17,603	Berlin—Lehrte (Magdeburg—Halberstädter)
1872	864,300	7,474,877	20,479	$\frac{15}{7}$ 1871.
1873	900,620	9,243,225	25,324	
1874	932,760	9,955,140	27,249	
1875	964,240	10,298,363	28,062	Berlin—Dresden $\frac{1}{7}$ 1875.
1876	995,470	9,770,457	26,695	
1877	1,021,110	9,292,860	25,460	Berliner Nordb. $\frac{10}{7}$ 1877.

I Tiaaret 1853—63 steg Berlins Indbyggerantal 40,1 pCt., medens Totalantallet af afgaaende og ankommende Reisende steg 103,7 pCt.; i Tiaaret 1863—73 steg Berlins Indbyggerantal 51,0 pCt., medens Totalantallet af afgaaende og ankommende Reisende steg 215,8 pCt., og Culminationspunctet naaedes i 1875, hvorefter de Reisendes Antal atter aftog og i 1877 omtrent var ligesaa stort som i 1873.

Betragtes de enkelte Baner for sig, stiller Forholdet sig i 1877 saaledes:

1	2	3
Banernes Betegnelse	Totalantal af Reisende	Gjennemnit dagligt
1. Berlin—Potsdam—Magdeburger	2,372,732	6,500
2. Niederschlesisch—Märkische	1,729,413	4,738
3. Berlin—Stettiner	961,345	2,634
4. Berlin—Hamburger	923,030	2,529
5. Berlin—Anhaltische	888,597	2,435
6. Ostbahn	733,693	2,010
7. Magdeburg—Halberstädter	722,612	1,980
8. Berlin—Görlitzer	487,916	1,337
9. Berlin—Dresdener	245,234	672
10. Berliner Nordbahn	191,980	526
11. Militairbahn	36,308	99
I alt....	9,292,860	25,460

Det fremgaaer heraf, at ikkun een Banegaard (Berlin—Potsdam—Magdeburg) i et Aar har havt omtrent samme Personfrekvents som Kjøbenhavns Banegaard, medens de andre store Banegaarde i Berlin have havt en betydelig mindre Personfrekvents end Kjøbenhavns Banegaard.

Til yderligere Sammenligning bemærkes, at ifølge Angivelse i »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« for 1879, Side 123, skal den største Personfrekvents paa een Dag paa Charingcrossstation i London have været 30,000 Personer, medens der paa Kjøbenhavns Banegaard ifølge statistiske Oplysninger No. 5 paa een Dag er expederet ca. 50,000 Personer.

II. Godsfrekvents.

1	2	3	4
Aar.	Indbyggerantal i Berlin	Paa alle Berliner Banegaarde ere ankomne og afgaaede	
		af Gods Centner	deraf Stenkul Centner
1853	425,550	11,541,000	906,480
1854	429,390	15,890,420	1,112,080
1855	434,240	17,603,400	1,231,960
1856	442,040	18,736,640	1,684,020
1857	449,610	24,546,060	2,815,200
1858	458,610	20,148,040	2,365,960
1859	474,790	17,930,680	1,425,100
1860	493,400	19,775,660	1,765,280
1861	547,200	22,145,020	2,530,960
1862	567,560	28,745,320	3,982,520
1863	596,390	32,641,080	5,491,440
1864	632,500	36,005,980	8,539,260
1865	657,690	40,477,400	9,791,340
1866	665,710	40,116,000	8,935,700
1867	703,120	47,189,560	10,516,560
1868	728,590	49,593,940	11,553,880
1869	762,450	50,004,920	11,240,680
1870	774,310	37,844,800	12,724,840
1871	824,580	67,455,900	15,049,720
1872	864,300	91,515,800	17,347,080
1873	900,620	123,765,100	23,691,620
1874	932,760	124,366,380	25,447,660
1875	964,240	113,719,000	23,425,640
1876	995,470	112,293,240	24,879,040
1877	1,021,110	111,840,820	18,500,840

I Tiaaret 1853—63 steg Indbyggerantallet 40,1 pCt., medens Godsfrekventsen steg 182,8 pCt.; i Tiaaret 1863—73 steg Indbyggerantallet 51,0 pCt., medens Godsfrekventsen steg 279,2 pCt.; i Aarene 1873—77 vedblev Indbyggerantallet at stige, medens Maximum af Godsfrekvents naaedes 1874, hvorefter den senere aftog.

Da Kjøbenhavn i 1877 maa antages at have havt circa 220,000 Indvaanere, kommer der circa 10,4 afgaaende og ankommende Reisende paa hver Indvaaner, medens der i Berlin ikkun kommer circa 9 afgaaende og ankommende Reisende paa hver Ind-

vaaner. Dette Forhold bliver saa meget mere paafaldende, som Kjøbenhavn ved Siden af Jernbanefrekvensen har en meget stor og udviklet Personfrekvens med Dampskibe, medens den hele Personfrekvens til og fra Berlin sker næsten udelukkende pr. Jernbane

Anderledes stiller Forholdet sig derimod med Hensyn til Godsfrekvensen, thi, medens Kjøbenhavn i 1877 ikkun havde circa 24,18 Centner pr. Jernbane ankommet og afgaaet Gods for hver Indvaaner, havde Berlin i samme Aar circa 109,5 Centner pr. Jernbane ankommet og afgaaet Gods for hver Indvaaner, et Forhold, der finder sin naturlige Forklaring i de 2 Byers forskjellige Forhold til Søtransporten. Alene af Stenkul havde Berlin en Jernbanetransport af $18\frac{1}{2}$ Million Centner, medens Kjøbenhavn af denne Artikel ikkun havde en Jernbanetransport af circa 166,000 Centner eller circa $\frac{1}{11}$ af Berlins Transport, idet Stenkullene næsten udelukkende blive bragte søværts hertil.

Kjøbenhavn, den 24de Februar 1879.

Rothe.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 8 & 9.

No. 8.

OVERSIGT

over

Antallet af afgaaede og ankomne Personer, Gods og
Jernbanevogne paa nogle af de svenske Statsbaners
Hovedstationer i Aaret 1877 med Angivelse af disse
Stationers Arealindhold,

i Henhold til Meddelelse fra Styrelsen for de svenske Statsbaner.

1877.

1	2	3	4	5
Banegaardenes Betegnelse	Areal- Indhold	Ankommende og afgaaende		
	□ Al. dansk Maal	Personer Antal	Gods Centner	Vogne Antal
Stockholms Central Station	260,000	519,192	2,320,804	88,900
do. Södra —	135,400*)	35,054	2,287,400	52,000
Göteborgs Station	476,500**)	268,159	9,389,175	157,650
Malmö —	280,700	362,512	3,189,494	101,450
De tilsvarende Tal for Kjøbenhavn's Banegaard for samme Aar ere	312,000	2,229,677	5,318,697	—

Det bemærkes, at der baade i Stockholm, Göteborg og Malmö er Spor til Havnene, paa hvilke Gods af- og paalæsses i forholdsvis stor Udstrækning.

*) Heraf ere dog 58,500 □ Al. endnu ikke tagne i Brug for Trafiken.

***) Heraf ere dog 153,500 □ Al. endnu ikke tagne i Brug for Trafiken.

Der er søgt Oplysning hos Directionen for Lübeck-Büchenerbanen, hvis Hovedbanegaard ved Lübeck er saaledes beliggende umiddelbart op til den eneste Forbindelsesvei mellem Lübeck og dennes stærkt befolkede Forstad »St. Lorenz«, at denne Vei skjæres i Niveau af 4 fra Banegaarden udgaaende Spør, der paa Grund af Forholdene ikke alene benyttes af alle ud- og indgaaende Tog, men ogsaa tages i Brug til Rangeringer.

Efter anstillede Tællinger maa det antages, at denne Vei fra Kl. 5 Morgen til Kl. 11 Aften daglig passerer af ca. 1,200 Kjøretøier (for Fodgængeres Vedkommende er ingen Tælling foretagen), og som Maximum i een Time er talt 130 Kjøretøier. I samme Tidsrum befares Sporene daglig af 36 ud- og indgaaende Tog; men paa Grund af Sporenes Benyttelse til Rangering maa det antages, at de Spærringer af Veien, som ere fornødne paa Grund af Sporenes Benyttelse, daglig i det nævnte Tidsrum løbe op til ca. 100 Gange. Veiafspærringerne (der skee ved Kjæder) have i Gjennemsnit en Varighed af 1 Minut 14 Secunder, varierende fra 14 Secunder til 4 Minutter; dog ere Spærringer paa over $1\frac{1}{2}$ Minut meget sjældne. Maximum af Tallet paa Veispærringer i een Time har været 14. Det maa antages, at Spærringer paa $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Minut ikke volde særlig Ulempe, hvorimod Spærringer paa over 1 Minut ere meget følelige og bevirke større Ansamlinger af Kjøretøier og Fodgængere. Skjøndt Skjæringen utvivlsomt er en Ulempe, har den ifølge den ovennævnte Directions Meddelelser dog hidtil ikke ført til alvorlige Klager, navnlig vistnok af den Grund, at det paagjældende uheldige Forhold ikke vilde kunne hæves uden en total Forlægning af Veien, hvilken Foranstaltning, ganske afset fra de hermed forbundne betydelige Bekostninger, ikke fra nogen Side anses for ønskelig.

I Sammenhæng med Foranstaaende vil det formentlig være af Interesse at erfare Resultatet af en i sin Tid i Anledning af Spørgsmaalet om *Kjøbenhavns Havnbanes* Skjæring i Niveau af Vesterbrogade tæt ved Frihedsstøtten foretagen Optælling.

Den 9de Juni 1877 fandt følgende Færdsel Sted ad Vesterbrogade forbi Frihedsstøtten:

1	2	3	4	5	6	7
Klokkeslet	Fodgængere		Kjøretøier		Kreaturer	
	i Alt	i Gjennemsnit i 1 Minut ca.	i Alt	i Gjennemsnit i 1 Minut ca.	i Alt	i Gjennemsnit i 1 Minut ca.
Formiddag fra Kl. 6—8.....	3,574	29	874	7	37	0,31
— » — 8—10.....	4,088	34	1,235	10	57	0,48
— » — 10—12.....	3,828	32	1,078	9	23	0,19
Eftermiddag » — 12—2.....	4,567	38	914	8	31	0,26
— » — 2—4... ..	4,941	41	1,019	9	39	0,33
— » — 4—6.....	4,578	38	1,183	10	28	0,23
— » — 6—8.....	6,983	58	928	8	17	0,14
Fra Kl. 6 Form. til Kl. 8 Efterm.	32,559	39	7,231	9	232	0,28

Naar et Tog bevæger sig med en Hastighed af 1 Mil i Timen, som er den Hastighed, der er fastsat som Maximum for Kjørselen paa Københavns Havnebane ved alle Gadeoverskjæringer, gennemløber det 200 Alen i 1 Minut. Paa det Sted, hvor Niveausporet for Havnebanen vil passere Vesterbrogade, er sammes Brede i Alt (altsaa foruden Kjørebaneln tillige Ride- og Gangstier) ca. 130 Al. Et Tog paa 12 à 15 Vogne vil med en Fart af 1 Mil i Timen overskride Vesterbrogade paa ca. 1 Minut. Antages Trafiken paa Havnebanen at kunne besørge af 4 daglige Tog, vil Gaden altsaa kun være spærret 4 Gange daglig i 1 Minut eller for hele Dagen 4 à 5 Minuter. Antages Gaden i Tiden fra Kl. 6 Form. til 8 Efterm. at blive befærdet af ca. 33,000 Personer og ca. 7,000 Vogne eller resp. ca. 40 og 9 i Minuten, vil Standsningen reducere sig til ca. 1 Minut daglig for 160 Personer og 36 Vogne.

Togets Passage over Vesterbro vil ikke bevirke en Standsning af Færdselen i *hele* Gaden Brede i *hele* det Tidsrum, der vil forløbe fra Locomotivets Indkjørsel paa Gadeterrænet indtil den sidste Vogns Udkjørsel af samme, eftersom der, ifølge de med Indenrigsministeriets Samtykke i saa Henseende vedtagne Regler*), ikke vil skee nogen Afspærring af Vesterbrogade ved Barrierer eller Lignende, medens Togene passere, men Sikkerheden for Togets Passage ad Niveausporet vil, foruden ved et optisk Signal, tillige søges naaet ved, at en Mand gaaer foran det langsomt kjørende Tog med en Klokke, et Flag eller en Lygte. Som en Følge heraf ville Gang- og Ridestier paa den ene Side af Gaden uden Fare kunne benyttes til Passage, medens Toget bevæger sig over Gang- og Ridestier paa den anden Side.

*) I Lighed med, hvad der er Tilfældet i andre store Stæder t. Ex. Hamborg.

Kjøbenhavn, den 10de Marts 1879.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 10.

OVERSIGT

over

Københavns Vareomsætning i Aaret 1877 saavel
søværts som pr. Jernbane,

meddelt af Geheime-Etatsraad, Borgmester *Fenger*.

1877.

Indførsel søværts fra Udlandet.....	16,644,074	Centner	
do. do. » Indlandet.....	2,463,034	—	
do. pr. Jernbane	3,236,611	—	
			22,343,719 Centner.
Udførsel søværts til Udlandet.....	4,233,404	Centner	
do. do. » Indlandet	2,326,387	—	
do. pr. Jernbane	2,082,087	—	
			8,641,878 —
			Samlet Vareomsætning... 30,985,597 Centner.

Regnes Kjøbenhavns Indbyggerantal i Aaret 1877 til 220,000, vil Omsætningen ad Jernbane pr. Individ blive

og søværts » do. »	24,2	Centner	
			116,7 do.
			altsaa den samlede Omsætning pr. Individ... 140,9 Centner

Af den samlede Vareomsætning udgjorde Ind- og Udførselen af Stenkul i Aaret 1877 ca. 6½ Million Centner; deraf transporteredes ca. 2½ Procent pr. Jernbane og Resten søværts.

Kjøbenhavn, den 3die April 1879.

Commissionen angaaende Udvidelsen af Københavns Banegaard.

Statistiske Oplysninger No. 11.

OVERSIGT

over

et Aars Trafik paa tvende Stationer ved Christiania,

i Henhold til Meddelelser fra vedkommende Banebestyrelser.

Trafik til og fra
Hoved- og Smaalensbanens Fælledsstation ved Christiania,
 af Areal ca. 55½ Td. Land.

Driftsaaret 18⁷⁹/₈₀.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Reisende Antal	Reisegods Centner	Ilgods Centner	Mælk Centner	Fragtgods Centner	Levende Dyr, Kjøretøier m. v. Antal
394,869	10,191	16,629	126,195	6,307,776	9,248

Trafik til og fra
Vestbanernes Station ved Christiania,
 af Areal ca. 19 Tdr. Land.

Driftsaaret 18⁷⁸/₇₉.

Reisende: 526,000; Gods: 1,073,000 Centner, dog herunder ikke indbefattet Vægten af Ilgods, levende Dyr, Kjøretøier og Lignende, hvorom Oplysning ikke er meddelt.

Kommissionen angaaende
Kjøbenhavn Banegaards Udvidelse.

KAART

0027

KJÖBENHAVN

med nærmeste Omegn

hvorpaa er angivet med Rødt de af Flertallet,
med fuldt optrukne blaa Linier de af et
Mindretal (Tegner) og med punkterede blaa
Linier de af et andet Mindretal (Wenck)
anbefalede Anlæg.



H O L L Æ N D E R D Y B

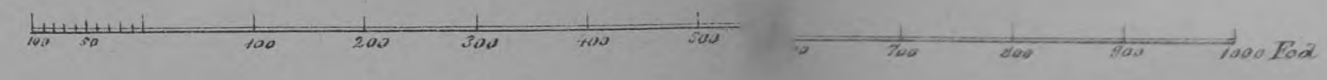
Kjøbenhavn i Februar 1881.

KJÖBENHAVN BANEGAARD

i Januar 1879.



1 : 2000



- Til Benyttelse for Persontrafik
- " " " Godstrafik
- " " " Administration og den indre Tjeneste