

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Konkurrenceforslag
til Ordning af
de kjøbenhavnske
Banegaardsforhold.

INDUSTRI-
FORENINGEN.

103

725 31 St.f.

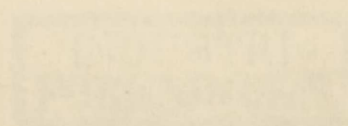
72531

Konkurrencelovslag

Ordning af de københavnske

Banegaardsforhold

Motto: "Gode Omvege"



Konkurrenceforslag

til

Ordning af de københavnske Banegaardsforhold.

Motto: „Uden Omveje.“

København.

Hoffmanns Bogtrykkeri. (S. Hoffmann & E. Lange.)

1899.



Konkurrenseforlag

Ordning af de kopenhavnske

Banegærdstørhold

Motto: "Uden Omveje"

Forlaget
København

Indholdsfortegnelse:

- Forarbejder.
- I. Ledende Grundsætninger.
 - II. Oversigt over Hovedforslaget.
 - III. Personlinierne.
 - IV. Godslinierne.
 - V. Variant A. Lysttrafiken ad vestre Linie udvides til Valby.
 - VI. Do. B. Lysttrafiken fra Centralbanegaarden udvides med en ny Linie over Nørrebro.
 - VII. Centralbanegaarden.
 - VIII. Annexbanegaarden for Lysttrafik.
 - VIIIa. Indskrænkning af Centralbanegaardspladsen nordfor Vesterbrogade og Boulevardliniens Forlægning til Aborreparken.
 - IX. Driftsbanegaarden.
 - X. Anlæg for Ilgods, Post og let fordærvelige Varer.
 - XI. Østerbro Station.
 - XII. Hellerup Station.
 - XIII. Nørrebro Station.
 - XIV. Frederiksberg Station.
 - XV. Roskildevej Station.
 - XVI. Valby Station.
 - XVII. Andre Stationsanlæg.
 - XVIII. Tilslutning til nye Baner og Industricentre.
 - XIX. Tilslutning til fremtidige Havneudvidelser.
 - XX. Forskellige Bygningskonstruktioner paa Linierne.
 - XXI. Arbejdets Udførelse.
 - XXII. Bemærkninger til Overslaget.



Index

1. Introduction
2. The purpose of the study
3. The scope of the study
4. The methodology used
5. The results of the study
6. The conclusions of the study
7. The limitations of the study
8. The implications of the study
9. The future of the study
10. The acknowledgments
11. The references
12. The appendices
13. The glossary
14. The index

Forarbejder for Forslaget.

Før man naaede til Klarhed, over det Forslag man vilde udarbejde maatte man gøre en Række Forundersøgelser, som i Grundrids og Snit ere fremstillede respektive paa Blad A til E og Blad F til K, hvilke ere medsendte i en særskilt Mappe.

De første 4 af disse Løsninger gaar ud fra, at man foreløbig maatte kunne undvære Boulevardlinien; men man maatte da indrette det Nye paa, at denne under en stigende Trafik engang i Fremtiden kunde gennemføres. Denne Undersøgelse har haft den Betydning at vise, hvad der overhovedet kunde spares i Anlægsomkostninger ved at opsætte Bygningen af Boulevardlinien i nogle Aar.

Sammenligningsløsning I, Grundrids Blad A, Længdeprofil F, viser en gennemgaaende Personlinie fra Vigerslev-Valby over Centralstationen og Nørrebro til Hellerup. Ordinaten for Banen ved Vigerslev er 30', ved Karlsbergvej 8',₉₅ og ved Vesterbrogade 3'. Herfra stiger Banen jevnt til Højbane, der ved Nørrebro Station har Coten 45', ved Lyngbyvej 41' og derfra med passende Fald naaer ned i nuværende Banes Niveau, der følges til Hellerup Station.

Frederikssundsbanen gaaer omtrent som i Hoved-Forslaget fra Flintholm under Roskildevej til Valby.

Samtlige Godslinier skilles fra Personlinierne og faae et særskilt Spor, medens den gennemgaaende Personlinie overalt har to Spor. Man forudsætter, at Personlinierne saavidt muligt skulde bygges som Højbaner medens Godslinierne nærmest af Hensyn til den nemme Forbindelse med Nørrebro og Frederiksberg Godsstationer delvis tænktes at blive i det nuværende Niveau.

De to nævnte Godsstationer skulde ved en Bane over Roskilde-Valby sættes i Forbindelse med Centralgodsbanegaarden paa den ene Side og paa den anden med Frihavnen og Østerbro Station ved en Linie, der gik under Personbanen vest for Lyngbyvej, under Lyngbyvej, Strandvejen, Østbanen osv.

Paa denne Maade fik man altsaa en Personlinie, der var fuldstændig fri for Niveauskæringer og en Godslinie, der ligeledes var det, naar undtages paa Strækningen Frederiksberg-Nørrebro.

Sammenligningsløsning II, Blad A og G, stemmer, hvad Person-

og Godslinierne angaar, overens med I. Kun er Personlinien fra Hovedbanegaarden ført i Udgravning over Nørrebro til forbi Lyngbyvej. Ogsaa Godslinien er fra Fasanvej til i Nærheden af Leersø ført i Udgravning. Dette kunde maaske føre til en Forsækning af de to Banegaarde Frederiksberg og Nørrebro.

Hvis overhovedet en saadan Tanke var at anbefale, henset til Bydelens Afvanding, saa vilde det for den Sags Skyld være heldigere og relativt billigere at gennemføre Person- og Godsspor samt Godsbanegaarde ved Siden af hinanden som forsænkede.

Man seer strax, at en senere Gennemførelse af I og II ikke vilde ^{forudsætte} ~~propidiere~~ Boulevardbanen. Begge Løsninger forbedre Forholdene derhen, at alle Niveauskæringer falde bort ved Personbanerne og Størstedelen ved Godsbanerne. Desuden falder Linien Frederiksberg-Centralbanegaarden bort, hvad der meget gavner den paagældende Bydel. Løsning II byder endelig den Fordel ligesom Hovedforslaget at tilstede en Omegnsfærdsel fra Frederiksberg over Nørrebro. For Sammenligningsløsning I kunde man derimod saafremt man ikke vilde bygge Højbanen Frederiksberg—Rolighedsvej indrette en Station for Omegnsfærdsel paa sidstnævnte Sted.

I Grundtrækkene maae altsaa Løsningerne I og II, hvad Personlinierne angaae, betragtes som Gennemgangsløsninger, der forandre saa lidt som muligt i de bestaaende Forhold og kun for Frederiksbergs Vedkommende erstatte Færdslen mod Vest osv. med en Omegnsfærdsel mod Nord, der fuldstændig maa betragtes som Ækvevalent.

Sammenligningsløsningerne III og IV Blad C, D, H og I have som før bemærket det fælles med I og II at de ogsaa foreløbig see bort fra Boulevardlinien, men de adskille sig fra dem deri, at den nuværende Hovedstation ogsaa fremtidig skal være det og gennemføres som Sækstation. Personlinierne forandres i III kun derhen, at de hæves for at undgaae Niveauskæringer. Saaledes kommer Frederiksberg Station op paa cote 50', medens Hovedstationen ved Vesterbrogade beholder sin nuværende Højde 18,7. I III ere Person- og Godslinier skilte omtrent som i I. Løsning IV adskiller sig fra III ved, at alle dens Personlinier ligge i Udgravning som i II.

Sammenligningsløsning V Blad E og K adskiller sig fra de fire foregaaende derved, at Hovedgennemgangsfærdslen gaaer fra Hovedstationen syd for Vesterbrogade under Boulevarderne til Østerbro Station osv., medens en anden Personlinie for langsommere Fjerntog og tildels for Omegnsfærdsel fra Hovedstationen gaaer over Frederiksberg, Nørrebro og videre over Hellerup. Denne sidste, der begynder i Coten 3% gaaer over til at blive Højbane ved Vodrofsvej og fortsættes som saadan omtrent til Fækalstationen, hvorpaa den gaar under Lyngbyvej osv.

Frederikssundsbanen beholder sin nuværende Retning, men hæves ved Frederiksberg, hvor dens Gods udskilles. Godslinierne ordnes som følger: Fra en Godsstation ved Hellerup føres et Godsspor over østre Side af Hellerup—Nørrebro Personspor, følger samme til Nørrebro Station, idet det vestfor Lyngbyvej optager Godssporet fra Frihavnen, gaar ned paa Nørrebro Godsstation og enten herfra ad de forhaandenværende Godsspor til Frederiksberg og videre eller følgende

Personsporene paa Højbane til forbi Godthaabsvej, hvorfra det daler ned i Niveau ved Nordre Fasanvej for herfra at løbe ind i Niveau paa Frederiksberg Station.

Fra denne Station sker Forbindelsen med Centralgodsbanegaarden ved Rebroussement. Fordelene ved denne Løsning skulde være, at Iltogene og Halvparten af Lysttogene følge den korteste Vej ad Boulevarden, at hele Byen faar meget let Adgang til gennemgaaende Tog og en nogenlunde ligelig fordelt Adgang til Lysttogene, at endelig Højbanen fra Nørrebro Station til Ladegaarden kan spares og derved det ydre Aaboulevardkvarter kan faa bedre Gadeforbindelser.

Ved at gøre summariske Overslag over disse Løsninger og Hovedforslaget kom man imidlertid snart til det Resultat, at dette sidste ogsaa i Retning af Prisen var at foretrække; særligt viste II og IV sig at blive dyre.

Naar man seer hen til den stadig voxende Persontrafik, og til, at Frihavnens Udvikling vil fordre en saa nem Forbindelse med Centralgodsbanegaarden som muligt, saa maa man komme til det Resultat, at en snarlig Gennemførelse af Boulevardbanen vil være det hensigtsmæssigste, ogsaa fordi sammes Bygning vil lette Driften i det Hele — og vil gøre langt lettere at gennemføre Ombygningen af de københavnske Baner. Kun paa den Maade kan man desuden fri store Bydele for de Højbaner, som ellers ville sønderrive dem paa en uheldig Maade.

Paa Grundlag af de i dette Afsnit fremførte Argumenter har man uden Betænkning ladet alle de her omhandlede Løsninger falde og kun helliget sig Udarbejdelsen af Hovedprojektet.

I. Ledende Grundsætninger.

Ved Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold tænkes følgende Synspunkter at lægges til Grund.

1. De Tog, der kommer fra Syd og Vest og gaar mod Nord, ligesom ogsaa de der gaae den modsatte Vej, maae passere København og de Banegaarde, de dersteds anløbe, saa direkte og med saa faa Driftshindringer som muligt. Særligt maa dette være Tilfældet med alle de gennemgaaende fra Udlandet kommende og til Udlandet gaaende Tog.

2. Den Persontrafik, som udgaar fra eller ender i København, maa expederes fra vedkommende Banegaarde paa en saadan Maade, at den generes saa lidt som muligt af den gennemgaaende Trafik.

3. Der maa særligt tages Hensyn til Sommertrafiken og navnlig den paa Klampenborg.

4. De i Frihavnen eksisterende og projekterede Havne- og Sport anlæg maa sættes i Forbindelse med Central-Rangeerbane gaarden ved Kallebodstrand ad den kortest mulige Vej og med mindst mulig Forhindring for Persontrafiken.

5. De forhaandenværende Godsstationer paa Nørrebro og Frederiksberg skulle med passende Hensyn til Person- og navnlig Klampenborgtrafiken og i Forhold til det disponible Terrain indrettes fuldstændig for den lokale Godstrafik. Der bør her ikke udføres noget som helst Anlæg for den almindelige Drift, naar et saadant ikke er aldeles nødvendigt.

6. Som Følge deraf skulle alle de for den almindelige Gods- og Rangeertrafik nødvendige Anlæg, herunder indbefattet Værkstederne, saavidt muligt concentreres, og de lokale Godsbanegaarde betjenes fra den i Nærheden af Centralbanegaarden liggende under Arbejde værende Rangeerbane gaard.

7. De mange forhaandenværende Niveauekrydsninger med Gader og Veje bør saa vidt muligt fjernes. For Partiet mellem Centralbanegaarden og Falkonerallée—Jagtvej tænkes dette naaet ved en fuldstændig Forlægning af Banelinierne.

Efter disse Synspunkter er efterfølgende Udkast udarbejdet.

II. Oversigt over Hovedprojektet.

I Hovedløsningen har man tænkt sig følgende Ændringer i de nuværende Banelinier:

1. Centralpersonbanegaarden lægges lige sydfor Vesterbrogade og bygges som en dobbeltsidet forsænket Sækstation med Gennemgangsspor, dog med en særlig Klampenborgstation lige nordfor Vesterbrogade.

2. Fra den nye Centralbanegaard føres en Forbindelsesbane med særlige Person- og Godsspor under Boulevarderne til Østerbro Station, som bliver at udvide.

3. Den nuværende Forbindelseskurve mellem Vigerslev og Roskildevej ophæves.

4. Frederikssundlinien bøjer ved Frederiksberg Gasværk af i

sydlig Retning og føres under Roskildevej efter Valby, medens dens nuværende Indmunding paa Frederiksberg Station opgives.

5. De nuværende Forbindelser mellem Frederiksberg, Nørrebro og Hovedbanegaarden, ligesom den nuværende Centralgodsbanegaard og Værkstederne opgives.

6. Det nuværende Forbindelsesspor mellem de to nordgaaende Linier fra Strandvejen over Lyngbyvej til Nørrebro opgives ligeledes.

7. De nuværende Niveauekrydsninger med Gader fjernes.

III. Personlinierne.

De fra Vest, Sydvest og Syd altsaa fra Kallundborg, Korsør og Falster over Roskilde kommende Linier føres fra Vigerslev over Valby langs den ved Kallebodstrand projekterede nye Rangeer- og Godsbanegaard til Centralstationen. Ogsaa Persontogene fra Frederikssund dreie ved Flintholm Gasværk mod Syd og føres under Roskildevej ad en senere omtalt Godslinie til Valby. Dette sidste Stykke fra Roskildevej til Valby er dobbeltsporet saaledes at man ved den paa Tegningen Blad 8 og 9 viste Maade kan slutte sig til Hovedpersonsporene fra Roskilde uden Niveauekrydsning.

De gennemgaaende Tog for begge Linier mod Nord altsaa saavel for Nordbanen som for Kystbanen have deres Endepunkter i Centralbanegaarden, delvis i Sækspor og delvis i Gennemgangsspor, som gennem den saakaldte Boulevardbane føre til Østerbro Station og derfra videre ad de forhaandenværende Spor til Hellerup osv. Østerbro Station bliver at udvide paa passende Maade.

Frederiksberg og Nørrebro Stationer berøres altsaa ikke direkte af den gennemgaaende Trafik.

Om en Undtagelse i saa Henseende for Nørrebro Stations Vedkommende vil der senere blive Tale.

Derimod faae begge de nævnte Stationer en særegen Trafik med Tilslutning i Hellerup til de nordgaaende Tog og en ligeledes særegen Klampenborg Trafik gennem Lokaltog, som udgaar fra Frederiksberg Station.

Man anseer en saadan Anordning for berettiget, saavel fordi Stationerne Frederiksberg og Nørrebro nu saa godt som ikke staae i Forbindelse med de gennemgaaende Tog og navnlig ikke med Iltogene, som ogsaa fordi Centralbanegaarden ligger forholdsvis nær ved de paagældende Kvarterer, og fordi disse Kvarterer ville komme i god elektrisk Sporvejsforbindelse med denne.

En rigelig Erstatning ville nævnte Bydele faae saavel i en videre udviklet Klampenborg Trafik som ogsaa i Muligheden for en større Godstrafik, som nærværende Forslag tillader. Særlig gælder dette sidste for Frederiksberg Station, hvis indskrænkede Plads allerede nu næppe strækker til for Godstrafiken.

Bortset fra den tiltalende Simpelt, som den foreslaaede Løsning tilvejebringer saavel for den gennemgaaende Trafik som for Lysttrafikken — bortset desuden for dens Prisbillighed i Forhold til andre i Afsnittet Forarbejder behandlede Løsninger og til øvrige tænkelige Løsninger — tillader denne en fuldstændig Opgivelse af de nu bestaaende Forbindelseslinier, Centralbanegaarden—Frederiksberg og Centralbanegaarden—Nørrebro, som for Tiden fuldstændig splitte denne Bydel.

Selv den fuldstændige Omdannelse af disse Linier til Højbaner med Viadukter og Dæmnninger med Beklædningsmure vil kun skaffe en delvis Forbedring af de nuværende Gadeforbindelser; medens Fremstillingen af saadanne Højbaner i ethvert Tilfælde vil foranledige betydelige Merudgifter, som undgaas i den af os foreslaaede Løsning der tillige frigør betydelige Arealer, som have deres store Værdi til forskellige fremtidige Formaal — elektriske Baner, Gadeanlæg osv. For Opgivelsen af Linien Centralbanegaard—Nørrebro taler desuden, at samme Bane henseet til allerede eksisterende Sporveje ikke kan faa nogen Betydning for Lokaltrafiken mellem de to Punkter, og at det for de Rejsende fra Nørrebro mod Nord ikke har nogen Interesse, om deres Tog kommer fra Centralbanegaarden eller fra Frederiksberg.

Skulde man endelig mene, at den gennemgaaende Trafik mod Nord ikke kunde nøjes med de to Boulevardspor — vi ere ikke af den Mening — saa vil man bedre kunne gennemføre endnu et Spor der, og videre ad Dæmningen langs Frihavnen til Hellerup.

Kun maa man drage Omsorg for, at Nørrebro Station, som nu har endel Tog fra Centralbanegaarden mod Nord, fremtidig om Vinteren under den mindre Klampenborg Trafik ikke faar færre Tog end nu, med andre Ord, at der ogsaa om Vinteren kommer til at gaa et passende Antal Lokaltog mellem Frederiksberg og Hellerup, eventuelt Klampenborg. At saadanne Tog ville faae et tilstrækkeligt Antal Passagerer vil let sees, naar man husker paa, at der paa denne Linie foreslaas to nye Stationer: Aaboulevard og Lyngbyvej.

Om Klampenborg Trafiken skal man endnu bemærke, at samme tænkes udført saavel fra Centralstationen over Østerbro som fra Frederiksberg Station over Nørrebro til Hellerup og herfra videre til Klampenborg.

Ved en særlig stærk Trafik Søn- og Helligdage o. l., maa det anbefales at lade enkelte Tog paa østre Linie køre kun til Østerbro og andre direkte til Centralstationen uden at standse ved Østerbro istedetfor at fylde Togene med Rejsende til begge Stationer og at belemre begge Stationers Perroner med samtlige Tog.

Holte Trafiken bliver at gennemføre paa lignende Maade som den til Klampenborg.

IV. Godslinierne.

Projektet gaaer ud fra, at samtlige Godstog paa København ikke blot de, der komme fra Vest, Sydvest og Syd, samt fra Frederikssund, men ogsaa de, der komme norfra saavel in Loco som med Transitgoods, skulle gaa til Centralgodsbanegaarden ved Kalledbodstrand. Paa samme Maade skal Centralgodsbanegaarden være Samlingssted for alle fra København afgaaende Godstog. For de nordfra kommende og de nordud gaaende Godstog tænkes alene benyttet den vestre Linie, altsaa den over Frederiksberg—Nørrebro.

Herved skal dog ikke den Mulighed være udelukket at føre enkelte nordpaa bestemte Godstog fra Frihavnen direkte over Hellerup og omvendt, ligesom Vogngrupper kunne føres fra Frihavnen til Hellerup og der indlemmes i gennemgaaende Godstog eller omvendt, alt som Forholdene kræve det.

For at lette Forbindelsen mellem Frihavnen og Centralgodsbane-

gaarden tænkes ved Siden af de to Personspor gennem Boulevarderne ført et tredje udelukkende for Godstrafik bestemt Tunnelspor. Man naar derved tillige at kunne besørgе Rangeringen af det fra Frihavnen kommende og til Frihavnen gaaende Gods paa Centralgodsbanegaarden. Anbringelsen af nævnte Godsspor ved Siden af Personsporene anbefales som formaalstjenligt for at undgaae betænkelige Krydsninger og Sporskifter. Desuden muliggør det Opgivelsen af Godslinien fra Strandvej over Lyngbyvej. Ganske bortset fra, at sidstnævnte Linie er en betydelig Omvej mellem Frihavnen og Centralgodsbanegaarden, har den ogsaa den Ulempe ligeover den store Persontrafik paa Østerbro—Helleruplinien at skære samme i Niveau, desuden fører den over flere Stationer, hvad der absolut besværliggør Driften, endelig fordrer den for at undgaae Niveauskæringer med Gader, en fuldstændig Ombygning med flere kostbare Broarbejder.

Driften og Ordningen af den lokale Godstrafik tænkes som følger:

Fra Centralgodsbanegaarden føres 2 Godsspor først sydfor de fra Roskilde kommende Personspor omtrent til Valby. Kort før Valby føres det nordligste af Godssporene paa Bro over Personsporene og løber paa disses nordlige Side til Valby, hvor det deels staaer i Forbindelse med Hovedsporet til Roskilde deels føres videre til Roskildevej. Det sydlige Godsspor staaer ligeledes ved Valby i Forbindelse med Hovedsporene og fortsættes saa langt vestpaa, at det kan føres under samme og forbinde sig med det ovennævnte Spor ved Roskildevej under hvilken Banen føres. Syd for Roskildevej tænkes lagt en Godsstation beregnet for Valby og Frederiksberg—Valbys Udvidelse mod Vest.

Frederikssundlinien, som fra Frederiksberg Gasværk til Roskildevej er enkeltsporet, løber lige nordfor samme Vej ind paa en Personstation, der ligger ved de førømtalte Lokalgodsspor, fra Centralgodsbanegaarden til Frederiksberg, og gaaer paa samme til Valby. Her, hvor der tænkes anbragt en Holdeplads saavel for Lokaltogene til Roskilde som for Frederikssundtogene, dele de 4 Spor sig i to, udelukkende bestemte for Persontrafiken og to andre alene for Godstrafiken og føres paa denne Maade hver for sig ind paa Centralbanegaarden.

Paa den Maade undgaaes enhver Niveaukrydsning af nævnte Spor.

Fra Roskildevej føres den dobbeltsporede Godsbane i Udgravning ad den nuværende Vestbane til Frederiksberg, hvor den ad en Rampe med Stigning 1 : 100 gaaer ind paa Frederiksberg-Klampenborg liniens Personspor.

Godsbanegaardene paa Frederiksberg og Nørrebro beholde deres nuværende Niveau, hvad der, som Planerne og den følgende Beskrivelse af de enkelte Banegaarde vise, lader sig gøre ved passende Forbindelse med Ramper m. m.

Fra Nørrebro føres desuden vestom begge Personsporene et særegt Spor hen til den ved Lersøen liggende Fækalstation.

Hvorvel en Bibeholdelse af Sporet ved Lersøen over Vognmandsmarken til Østerbro Station ikke er nødvendig, maa det dog anbefales ikke at opgive det, da det muligt i Forbindelse med Fækalsporet kan

faae stor Betydning til Udvikling af fremtidige Industriliner, og da Niveauskæringen ved Lyngbyvej, om ønskes, let kan fjernes.

Da som før nævnt, Forbindelsen mellem Centralgodsbanegaarden og Østerbro Station tænkes at ske gennem Boulevardtunnelsporet, saa vil i det Væsentlige Godstrafiken i vestlig Retning gaae fra Centralgodsbanegaarden til Nørrebro Station. Sporanlægene ere ordnede saaledes, at det for København bestemte Gods kan expederes ved et Samletog for de tre Stationer, Roskildevej, Frederiksberg og Nørrebro. Da denne Strækning forudsættes dobbeltsporet, vil den samtidige Benyttelse af Dele af den deels til Frederikssund- og deels til Klampenborg Tog ikke foraarsage nogen Ulempe, da samtlige herværende Stationer tænkes forsynede med tilstrækkelige Opstillings- og Overhalingsspor.

V. Variant. A.

I Hovedprojektet gaaer man ud fra, at Lokalpersontrafiken over Nørrebro udgaar fra Frederiksberg, og denne Forudsætning passer godt for de nuværende Forhold; men med den fremtidige Udvikling for Øje maa man gøre sig klar, at det kan blive nødvendigt at forlægge disse Togs Udgangspunkt til Valby og at indføre gennemgaaende Tog ogsaa her. En videre Udvikling af denne Tanke er viist paa Blad 7 a.

I denne Variant er Personstationen Frederiksberg ordnet saaledes, at den kan benyttes saavel for gennemgaaende Tog som for Klampenborgtog alene. Tillige er der angivet paa Blad 7 a, hvorledes Lokaltogene kunne udgaae fra Valby uden at berøre Hovedsporene fra Roskilde, samt at ogsaa Frederikssundtogene paa samme Banegaard, uden Niveausporkrydsning kunne gaae ind paa Roskidelinien uden Sporskifte.

Hvis det ønskes, kunne endog endel Lokaltog fra Frederiksberg da denne Vej føres ind til Centralstationen. Naar Trafiken skulde voxe saa stærkt, maa det imidlertid anbefales at skille Person- og Godstrafiken paa Strækningen Frederiksberg—Valby og for Roskildetogenes Vedkommende lade Adskillelsen skee i Vigerslev.

Skitse 7 a viser, hvorledes denne Adskillelse af Person- og Godsspor kan udføres uden Niveaukrydsninger.

Paa denne Maade har man naaet, at Roskilde Hovedspor saavidt muligt ikke blive udsatte for Farer fra Sporskifter og Krydsninger, hvad der af Hensyn til Iltogene er af allerstørste Betydning.

Henseet til denne Fordel og den omtalte Udvidelse af Personbefordringen maa man foretrække Varianten, naar blot den større Anlægskapital 1200000 Kr. kan skaffes tilveje.

VI. Variant. B.

For det Tilfælde, at Linien Centralbanegaard—Østerbro—Hellerup i den Form, som Hovedprojektet forudsætter, engang i Fremtiden skulde blive overbebyrdet og ikke kunne gøre Fyldest, har man foreslaaet den Udvidelse, som fremgaaer af Blad 12. Med andre Ord, man har tænkt sig bygget en ny Klampenborg—Holte Station ved Centralbanegaarden og sat denne i Forbindelse med Nørrebro ved en Højbane.

Naar denne Bane bliver udført, kan man væsenlig indskrænke

Antallet af Klampenborgtog over Østerbro og maaske lade Størstedelen af disse udgaae fra Østerbro eller alternerende lade Klampenborg Tog udgaae fra Frederiksberg, Centralbanegaarden og Østerbro, Størstedelen dog fra Centralbanegaarden over Nørrebro. Det maa dog bemærkes, at saalænge Strækningen Hellerup—Klampenborg, som ogsaa befares af gennemgaaende Tog, ikke faar to extra Spor, vil der ikke være nogen rigtig Mening i at gennemføre Linien Centralbanegaarden—Nørrebro, og det vil under en saadan stigende Trafik være et stort Spørgsmaal, om man saa ikke skal gaae helt andre Veje navnlig i Retning af hurtigtkørende elektriske Baner med mindre Baneprofil, skarpere Curver, mindre Tog osv. I ethvert Tilfælde maa det overvejes, om man skal bevare den nuværende Centralbanegaard—Nørrebrolinie for fremtidige Baneformaal eller ikke. En elektrisk Forbindelse ad denne Vej er allerede antydet. Der henvises forøvrigt til Afsnit VII.

VII. Centralpersonbanegaarden.

Da det overvejende Flertal af Persontog paa København ville udgaa fra eller ende i Centralbanegaarden, og kun faa Tog fra Korsør og Gedser paa den ene Side, Helsingør og Malmø Dampfærge paa den anden ville gaa gennem Banegaarden, synes en Sækstation med enkelte gennemgaaende Spor at være den Stationsform, som egner sig bedst for det reisende Publikum.

Som Forbillede i den Retning har den nuværende Centralbanegaard i Köln tjent. Ved samme er som bekendt den Bygning, som indeholder Ventesalene, anbragt mellem to modsatte Grupper af Sækspor; medens de gennemgaaende Spor ere førte udenom Bygningen. Paa den Maade har man naaet, at de Reisende kunne naae fra Ventesalene til Perronerne uden at benytte Trapper eller gaae over Spor. Den Trappe, som er uundgaaelig, naar man har Gennemgangsspor, ligger mellem Indgangsvestibulen og Ventesalsbygningen. Efterat de Reisende have løst Billet og afleveret Reisegods, gaa de alle gennem en kort Forbindelsesgang ad den samme Trappe, som fører til den saakaldte Perronø med Ventesalene, hvorfra de uden videre opsøge deres Tog.

Det er af Vigtighed for de Reisendes Bekvemmelighed, at Forbindelsesgang og Trappe bliver at passere paa et Tidspunkt, hvor Tilstrømningen er mere successiv, og ikke i det Øieblik, hvor man fra Ventesalen skal søge Toget. Desuden byder Kölner Banegaardssystemet den Fordel, at naar engang et Tog, som det saa ofte hænder paa Banegaarde med indviklet Drift, afgaar fra en anden end den almindelige Perron eller naar en Feiltagelse af Perron har funden Sted, saa kan den Reisende med faa Skridt naae den rigtige Perron uden at behøve at passere Trapper, hvad der bliver nødvendigt ved en Banegaard med Gennemgangsspor.

Ved Centralbanegaarden i København ere Høideforholdene de omvendte af dem i Köln, hvor Perronerne ligge højt og Gaderne lavt. Heller ikke i Længderetningen kan man fuldstændig efterligne Kölner-systemet. Mod Syd er ganske vist foreslaaet en regelret Sækstation for de fra Roskilde og Frederikssund kommende Linier, idet der foruden Gennemgangssporene fra hver Side er lagt 3 Sækspor for An-

komst og 3 for Afgang. Derimod kan man ikke benytte den samme Ordning med Sækspor for de nordfra kommende Tog.

Da det imidlertid her kun drejer sig om de gennemgaaende Tog paa den dobbeltsporede Bane fra Hellerup, idet Lysttogene fra Klampenborg og Holte gaa til en Annexbanegaard, ville to Ankomst- og to Afgangsspor være tilstrækkelige for denne Linie, og disse lægges paa begge Sider af Perronøen. Af disse Spor tænkes de to til Hilerød udførte som Sækspor, de to for Kystbanen derimod som Gennemgangsspor, saaledes at de tillige kunne benyttes af den gennemgaaende Trafik mellem Roskilde og Norden. Desuden er der ved nordre Ende af østre Gruppe anbragt et noget kortere Sækspor, som med sin Perron strækker sig delvis ind under Vesterbrogade og kun i Undtagelsestilfælde tjener som Afgangsspor nordpaa. Mod Vest er Anbringelsen af et tilsvarende Ankomstsspor forhindret af Forholdene, men det kan ogsaa undværes, da de ankommende Tog kunne expederes paa kortere Tid fra Perron end de afgaaende, altsaa hurtigere kunne gøres færdige til Afgang.

Den valgte Længde af Perronerne vil fuldstændig slaae til for de almindeligt forekommende Tog. I Undtagelsestilfælde vil det være tiltrækkeligt, at der saavel paa Øst- som paa Vestsiden findes Plads til to Tog, hver paa 280^m Længde.

Perronsporene have gennemgaaende paa den ene Side en Personperron og paa den anden en Reisegodsperron, hvilken sidste tillige anvendes til Post- og Ilgods. Da Personperronerne ligge 2½' over Skinneoverkanten, og denne sidste skal ligge 2½' over dagl. V., faar Perronøen ved Kanten en Høide af 5" og for Gulvet i Ventesalene 6½" .o d. V. Ventesalsbygningen ligner i Indretning den tilsvarende Bygning paa Kölner Banegaard. Særlig ere Ventesalene som der forsynede med Udgange til begge Sider. Tjenstrummene ere anbragte fra Sydsiden ligeoverfor Sæksporene.

Forbygningen med Hovedvestibule er lagt ved en Udvidelse af Vesterbrogade med Frihedssøjlen i Midten. Samme Søjle er ganske vist flyttet ca. 14^m bort fra sin nuværende Plads, men da Vesterbrogade skal hæves omtrent en Meter, for at man kan faae Sporene under den, bliver man i ethvert Tilfælde nødt til at flytte Monumentet, og dets fremtidige Plads i Midten af en Runding, som Københavnerne nu engang have vænnet sig til, bliver bibeholdt. Derved er dog forudsat, at Bygningskomplekset Panoptikon m. m. erhverves af Staten. Lige syd for Anlægene omkring den runde Plads lægges den med Overdækning forsynede Tilkørsel til Afgangsvestibulen, som forsynes med Overdækning. I Vestibulen tilhøjre ligge Billetkontorene, ligefor afleveres Rejsegodset og tilvenstre findes Rum for Haandbagage samt Kontorer for Politi og Oplysninger. Ved begge de søndre Hjørner af Vestibulen findes Trapper, som føre til Perronerne. Af disse Trapper er den vestre for afgaaende, den østre for ankommende Rejsende.

Paa begge Sider af Indgangshallen er der projekteret en Restaurant og Café. Hovedbygningens overordentlig gunstige Beliggenhed indbyder til en saadan Udnyttelse af Pladsen. Restauranten er vel delt forneden, men foroven staae dens Localer i Forbindelse med hverandre omkring Vestibulen, saa den kan godt drives under et.

Alt øvrigt Restauranten vedrørende fremgaaer af Planerne; kun skal bemærkes, at den Merudgift, som samme foranlediger, ikke er optaget i Overslagene, da den ligesom de Terminus-Hoteller, som ere saa almindelige i England og Amerika, maa betragtes som et rentabelt Foretagende.

De ankomne Rejsende naa, efter at have passeret Trappen ad den vestre Forbindelsesgang, til Udgangshallen, hvor Udlevering af Rejsegods finder Sted. Efter Forbillede fra større Pariserbanegaarde er der foreslaaet en fuldstændig Overdækning af den Plads, hvorfra Droskerne bringe de Rejsende bort, en Foranstaltning, der tiltrænges mere i København end længere sydpaa. Den egentlige Holdeplads for Drosker er umiddelbart ved Udgangshallen.

Der er ogsaa anbragt en Udgang for ankommende Rejsende paa Banegaardens Vestside; men det maa dog anbefales, at al Udlevering af Rejsegods ligesom Holdeplads for Drosker henlægges til Østsiden, altsaa til den Side, der ligger Bycentret nærmest.

Hvad nærmere angaar Transporten af Rejsegodset, saa er der paa Vestsiden af Modtagelsesrummet for Rejsegods anbragt Optræk, ad hvilke Tøjet bringes til Perronøen. Da denne Ø har stor Udstrækning kan Tøjet ligesom paa Frankfurt Banegaard uden Ulempe for de Rejsende føres over Perronøen til de enkelte Rejsegodsperroner for den sydlige Sporgruppe. Det ankomne Rejsegods føres paa lignende Maade til Østsiden af Modtagelsesrummet for Rejsegods og herfra ad den østligste Bro for Rejsegods til Udleveringsrummet ved Ankomsthallen. For Nordbanerne, hvis Rejsegodsperroner ligge paa den udvendige Side af Sporene, er der indrettet særlige Optræk i Forbindelse med nævnte Bagagebro.

For Hoffet er der paa Banegaardens Vestside anbragt en særlig Pavillon.

I ganske særegne Tilfælde kan det være ønskeligt at have en fra den øvrige Trafik noget fjernet Perron med Spor, som kan benyttes af Kongelige Extratog. En saadan ses paa Planen at have Trappeforbindelse med ovennævnte Pavillon.

Da Benyttelsen af nævnte Spor i mange Tilfælde vil gaae imod den almindelige Togretning, saa er den kun tilladelig under Afspærring af vedkommende Strækning til den næste Station (Valby eller Østerbro) og vil vel som Følge deraf meget sjældent blive anvendt.

Angaaende de yderligere for Stationsdriften ønskelige Anlæg som Toilet, Baderum o. s. v. give Tegningerne tilstrækkelige Oplysninger.

VIII a. Eventuel Indskrænkning af Stationspladsen nordfor Vesterbrogade og dens Forlægning gennem Aborreparken.

I Betragtning af den meget store Lysttrafik, der til sine Tider kan finde Sted fra Hovedbanegaarden, har man troet det nødvendigt at have til Disposition for Lysttogene en mindre Driftsbanegaard til Opstilling af Tog nordfor Vesterbrogade. Tillige har man tilstræbt at føre Banen fra Stationen til Boulevarden i en saa slank Curve som muligt. Med disse Fordringer for Øje mener man, at Linien passende kan føres gennem Ørstedsparken, og at heller ikke denne i landskabelig Henseende kan tage Skade deraf, naar Blad 19 følges. Ved denne Løsning har man imidlertid ikke, hvad der vel heller ikke kan forlanges af en saadan Besvarelse, taget saa meget Hensyn til

Fremstilling af saa store Grundstykker til Salg som muligt, som til en i alle Maader tilfredsstillende Ordning af Banegaardsforholdene.

Da der imidlertid ved Sagens Gennemførelse kan blive lagt mere Vægt paa dette Spørgsmaal, skal man ogsaa fremsætte Varianten Blad 5 — Lærredskalke, hvorved Gennemskæringen af Ørstedsparken fuldstændig undgaaes, og hvor tillige væsentlig mindre Areal nordfor Vesterbrogade beslaglægges. Denne Løsning giver tillige temmelig slanke Curver med mindste Krumningsradius 1200', som forlangt i Bestemmelserne og med tilstrækkelige Driftsspor til Betjening af omtalte Omegnstrafik.

Det Areal, der bliver til Disposition i Form af Byggegrunde ved denne Ændring, er betydelig større end i Hovedprojektet, og de nye Gadeanlæg slutte sig ogsaa bekvemt, om end anderledes, til de forhaandenværende.

Naar man imidlertid vælger denne Vej, maa man opgive Variant VI, Forbindelsen mellem Centralbanegaarden og Nørrebro Station, da man naturligvis ikke vil kunne gennemføre samme, naar Grundene paa den nuværende Banegaard ere blevne afhændede.

Hele Grundtanken i Planen bliver ikke ændret ved, at man gaaer gennem Aborreparken; det er nærmest de finansielle Overvejelser der maa afgøre, om Banen skal gaae her eller gennem Ørstedspark.

VIII. Annexbanegaarden for Lysttrafik.

Ligeoverfor Hovedstationen ved den runde Plads foreslaaes anbragt en Banegaard for Lysttrafik til Klampenborg og Holte. I Gadehøjde findes en Pavillon til Billetsalg, fra hvilken en Trappe fører til Afgangsperronen. Forsiden af den tilgrænsende Perronhalle er ved Vægge indrettet til et Venterum, fra hvilket de Rejsende begive sig til Afgangsperronen. Der er to Perronspor, som samtidig ere Afgangs- og Ankomstspor, og som ligge paa begge Sider af Afgangsperronen. Paa Udsiden af disse Spor ligge Ankomstperronerne, fra hvilke man ad Trapper ved Siden af Pavillonen naaer op til Vesterbrogade.

Hele Sporanlægget ligger mellem Hovedsporene til Østerbro uden at berøre de Rangeerspor for Nordbanen, som senere ville blive omtalte.

Afgang og Ankomst af Lysttogene sker altsaa uden nogen Krydsning med de gennemgaaende Tog.

Ordningen af Sporene er den samme som ved Endestationen for Wannseebanen i Berlin og City Hall Banegaard i New York, og den gaaer ud paa at skaffe en saa stor Ydeevne og en saa hurtig Togfølge som muligt. Paa Dage med stor Trafik skulle Togene afvekslende gaa ind paa begge Perronspor. Hvert Tog holder da saalænge ved Perronen, til Toget ved den anden Perron er afgaaet, og et nyt Tog rykker ind. Paa denne Maade naaes, at Toget bliver ved Perronen nær op til den Tid, der forløber mellem to paa hinanden følgende Tog i samme Retning, og denne Tid benyttes til samtidig Tømning og Fyldning af Toget.

Naar man vælger en efter Erfaring afpasset Tid til Tømning og Fyldning af et Tog, og man derefter fastsætter Togintervallerne, saa kan man naae den størst tænkelige Ydeevne derved, at mens et Tog

tømmes og lades, et andet Tog afgaaer fra Naboperronen, og et nyt Tog løber sammesteds ind.

Derved gaaer det afgaaende Publikum bestandig den samme Vej til den samme Midterperron og vender sig, naar et Tog er fyldt, blot til den modsatte Side, til det næste Tog i Rækken udefter, uden iøvrigt at skifte Plads.

Ordningen med særskilte Perrons for Klampenborg- og Holte- trafikken har man opgivet, da Togene dog gaae paa de samme Hoved- spor til Hellerup, og Publikum efter Erfaringer fra Berliner Stadt- bahn meget snart lærer at finde de forskellige Tog efter Anvisnin- gerne paa Tavlerne.

Locomotivtjenesten er tænkt ordnet saaledes, at saasnart et Tog er kommet ind, kobles Maskinen fra, men følger Toget, naar samme gaaer ud, hen i Afgangssporet, ad hvilket det rykker tilbage til Toget ved den anden Perron, som det kobles til og derpaa fører ud.

For en saadan højspændt Trafik kunde Perronsporene godt ende i en Sæk, men under en mindre Trafik kan det være ønskeligt at benytte det samme Locomotiv. Af den Grund tænkes de to Perron- spor forbundne med en Segmentdreieskive. I dette Tilfælde bliver ogsaa Toget holdende ved sin Perron, til det er fyldt og atter skal afgaae.

For at skaffe de tomme Lysttog bort for Natten er der mellem Ankomst- og Afgangssporene anbragt et Udtrækspor, som tillader Henstilling af de tomme Tog saavel til en nordfor Vesterbrogade pro- jekteret Driftsbanegaard for Nordbanen som ogsaa til den almindelige Driftsbanegaard syd for Vesterbrogade. Maskinerne skulle i begge Tilfælde være stationerede paa sidstnævnte.

IX. Driftsbanegaarden.

Hoveddriftsbanegaarden for Persontogene gaaer fra Central- Personbanegaardens Sydende i sydvestlig Retning langs med Central- rangeerbanegaarden. Herhen skulle alle de sydfra til Sækperronerne kommende Tog føres for efter Omordning at rykke hen i Afgangss- porene. Da Driftsbanegaarden omsluttet af Roskilde Hovedspor, har man saavidt muligt undgaaet Krydsninger af disse med tomme Tog. Forresten er der ved Ordningen af Sporskifterne sørget for, at Til- bageskaffelse af Tog for de enkelte Perroner kan ske saa vidt muligt uafhængigt af Trafiken paa Nabosporene.

Til denne Driftsbanegaard skulle ogsaa de fra Kystbanen an- kommne Tog føres frem. For tomme Tog fra Nordbanen ligesom fra Klampenborgbanen er der som tidligere berørt indrettet en særskilt mindre Driftsbanegaard nord for Vesterbrogade. Tilbagerykning af Tog fra Sæksporene, Togenes Omrangering og deres Fremskaffelse til et af de to Sækspor for Afgang nordpaa skeer der uden Berøring med Hoved-Ankomst- og Afgangsspor.

Hoveddriftsbanegaarden indeholder to Sporgrupper, hvoraf kun den ene foreløbig behøver at udføres. Efter de i Programmet givne Oplysninger over Sporforholdene fordres der nu for Natten til Op- stilling af 14 Togstammer som Maximum 2220 m.
til Opstilling af 120 Reservevogne 1200 „

Ialt 3420 m.

Derimod er der paa den her foreslaaede Banegaard følgende Spor til Disposition:

10 Personspor med en Minimaludnytning, som gennemsnitlig	
pr. Spor kan sættes til 100 m.	1000 m.
7 Opstillingsspor paa den nordre Driftsbanegaard med til-	
sammen	1085 "
4 Opstillingsspor for Reservevogne ved den søndre Ende af	
Personbanegaarden	280 "
11 Opstillingsspor i 1ste Gruppe af Hoveddriftsbanegaarden	
med ialt	2120 m.
	Ialt 4485 m.

Ved Udførelse af 2den Gruppe kommer endnu dertil 9 Opstillingsspor med ialt 2000 m.
 eller naar Planen udføres helt 6485 m.

Denne Sporlængde maa ansees for fuldtud tilstrækkelig, tilmed naar man tager i Betragtning, at der ved større Trafikstigning kan indføres Nattjeneste hvorved Driftsbanegaarden lettes meget.

Lokomotivremiserne for Persontogene ere lagte ved den søndre Deel af Driftsbanegaarden og indrettede for 84 Lokomotiver. Efter de officielle Oplysninger over forskellige Spor-, Pakhus- og Remise-forhold anvendes indtil 70 Persontog-Lokomotiver foruden 4 à 5 Rangeermaskiner.

Man maa imidlertid antage, at Maskinerne for Persontog delvis overnatte med deres Tog paa de andre Endestationer, saa at den foreslaaede Lokomotivremise ogsaa strækker til, selv om Trafiken stiger betydeligt. Det er imidlertid viist, hvorledes man ved Opførelse af en ringformig Lokomotivremise yderligere kan faa Plads til 14 Maskiner.

Kulpladsen for denne Lokomotivstation er ikke særlig stor, da Lageret ved Kallebodstrand ogsaa kan benyttes. For paa den indskrænkede Plads at lette Lokomotiverne Kulforsyningen har man foreslaaet et Forsyningsanlæg af amerikansk Konstruktion, som sees saavel paa Planen som paa en særlig Skitse, og som nylig med Held er bleven anvendt paa Banegaarden i Saarbrücken. Ved samme blive Kullene fra Jernbanevognene styrtede i en Grube, fra hvilken de gennem et Paternosterværk føres op til en højere beliggende Beholder med skraa Bund, hvorfra de ved Aabning af en Skyder føres ned i Tænderen.

Ved nærmere Gennemarbeidelse vil der endnu være at undersøge, om man ikke istedetfor at transportere Kullene ved Jernbanevogne stod sig ved at have en Transhortbro med Spandkæde fra Kallebodstrand tvers over Rangeerbanegaarden til Forbrugsstedet.

X. Anlæg for Ilgods og let fordærvelige Varer samt for Posten.

Pakhuset for Styk- og Ilgods er anbragt paa Vestsiden af Personbanegaarden syd for Viadukten for søndre Boulevard, for at Ind- og Udladningen af Collier kan ske saavel ved særegne Læssespor ved Siden af Perronhallen som ogsaa ved de paa Perronen holdende Togs Ilgodsvogne. Tilkørslen for Færdselsvogne skeer til øverste Etage i Tilslutning til Viadukten. Varegulvet, som har det rundelige Areal paa c. 1800 □ m., er lagt over Læssesporene og staaer i direkte Forbindelse med en Transportbro, som gaaer tvers over alle Personbane-

gaardens Spor og ved elektriske Optræk staaer i Forbindelse med Personbanegaardens Rejsegodsperroner, medens selve Varegulvet ved lignende Optræk staaer i Forbindelse med den nedenunder liggende Læseperron for Nabosporene. Disse Læssespor strække sig under Søndre Boulevard i nordlig Retning og have en nyttig Længde paa 310 m. eller for 32 samtidige Vogne. Da de ere ordnede i Form af korte Stikspor, er en let og hurtig Udvexling af Vognene mulig, og da Læsning og Tømning for største Delen skeer paa Perronsporene, er deres Ydeevne meget stor.

Til Befordring af Posten er der lige over for Ilgodspakhuset paa den anden Side af Banegaarden anbragt et Posthus. Gulvet i Postpakhuset staar i Forbindelse med den omtalte Transportbro, som tilligemed de Optræk, der fører til Rejsegodsperronerne, ere fælles for Post og Ilgods. Man antager, at Posten som Regel skal expederes samtidig med Rejsegodset fra Perronerne. Naar der er større Pakkeposttrafik, navnlig ved Juletid, benyttes dertil særlige Sidespor, som staae i Forbindelse med Ilgodslæssesporene, og som disse have en Læseperron med elektrisk Optræk.

Den samlede Længde af Perronlæssesporene, som ogsaa ere udførte som korte Stikspor, andrager 310 m., tilstrækkelig til 32 Vogne samtidig.

De omtalte Ilgods- og Postlæssespor faaer ved den Sporoverføring ved den søndre Ende af Driftsbanegaarden, som senere vil blive omtalt, en krydsningsfri Forbindelse med de Sidespor, paa hvilke Persontogene føres hen for at ordnes til Afgang. For dog i en snever Vending at kunne faa en endnu nemmere Forbindelse navnlig for Postvognene har man tænkt at krydse Afgangssporene mod Roskilde, men dog at dække Krydsningen med Signaler. Da det ved denne Krydsning ikke dreier sig om et Ankomst-, men kun om et Afgangsspor, foraarsager en Spærring af samme for gennemgaaende Tog kun ringe Ophold.

I Tilslutning til Ilgodspakhusets Læssespor er der anbragt Anlæg for Ilgods-Vognladninger, navnlig for let fordærlige Varer, langs med Reventlowsgades Forlængelse helt hen til Viadukten ved Kloakpumpeværket.

Den sydlige Del af disse Anlæg, hvis Læssespor af Hensyn til den hurtigere Fxpedition ere udførte som korte Stikspor, paaregnes anvendte til Mælkeforsyning. Læseperronen har den for Behandling af Mælkebeholderne passende Bredde af 3 m., hvorhos sammes Sækform giver en bekvem Tilkørsel og Vendeplads for Mælkevognene.

I Forbindelse med disse Spor staar et Spor, som krydser Reventlowsgade i Niveau og bringer Forbindelse tilveie med de Spor, som føre ind paa Kvægtorvet.

Den følgende Strækning hen til Ilgodspakhuset skal anvendes til andre let fordærlige Varer og er efter Bredeforholdene dels forsynet med Læseperroner dels indrettet til direkte Omladning. Efter Varernes Natur og andre Forhold kunne disse Læseperroner og Frilæssespor med Læsseveje forsynes med Tag eller indrettes som Skure.

Disse Ilgods-Vognladningsspor have en samlet Længde af 170 m.

eller 18 Vognlængder for Mælk og 350 m. eller 37 Vognlængder for den øvrige Trafik. Anlægget vil navnlig blive rigelig stort, naar den ved Nørrebro Station foreslaaede Torvehalle skulde komme til Udførelse, da samme vil befrie Centralbanegaarden for en betydelig Deel Varer.

Til Fremskaffelse og Afhentning af Vogne for denne udstrakte Banegaard for Ilgods er der ført et Fremskaffelsesspor under Stigning 1:100 hen mod den yderste Ende af Driftsbanegaarden. Samme Spor gaaer ovenover begge Roskilde Personspor, den mellemliggende Deel af Driftsbanegaarden og Roskilde Godsspor for at naae til et Udtrækspor, som sammen med de to Udtrækspor for Centralrangerbanegaarden føres paa en Dæmning til Enghavevej; medens et andet Spor fra Driftsbanegaarden med Stigning 1:85 slutter sig hertil.

Paa Driftsbanegaarden findes særegne Samlespor til Optagelse af forskellige fra Persontogene udskilte Vogne, der skulle gaae til Ilgodsbane-gaarden.

Derfra blive disse ved Hjælp af Udtræksporet fra Tid til anden skaffede frem, og de Vogne, som vende tilbage, førte ind i de for dem paa Driftsbanegaarden bestemte Spor for derfra at indlemmes i de afgaaende Persontog.

En Forbindelse mellem Udtræksporet og Central-Rangerbanegaardens Spor muliggør dernæst en Udvexling af tomme Godsvogne mellem Ilgods- og Godsbanegaarden, en Forbindelse mellem Godsporene og Værkstederne, Fremskaffelsen af enkelte med Godstog afsendte Vognladninger med let fordærvelige Varer o. s. v.

Den rigtige Forbindelse med Centralrangerbanegaardens Spor ligesom dennes videre Udvikling har ikke kunnet udarbejdes, da Værdien i det enkelte af disse Spor ikke kendes, ligesom i det Hele Udformningen af Ranger- og Godsbanegaarden ikke vedkommer denne Sag.

XI. Østerbro Station. Blad 10.

Som Følge af Indførelsen af Boulevardlinien maa man udvide Østerbro Station.

For saavidt muligt at bevare de gamle Anlæg i deres nuværende Form opføres de Anlæg, som den nye Trafik forlanger, paa Vestsiden af Østerbrogade. Disse Anlæg bestaae af en kileformig Perron, der omsluttet af to Spor for gennemgaaende Trafik og en anden Perron med et særskilt Færgespor. Begge Perroner staae ved Trapper i Forbindelse med en mindre Stationsbygning, Pendant til den paa den modsatte Side.

Syd for det særlige Spor findes et Gennemgangsspor for Godstogene, som tillige kan benyttes som Overhalingsspor.

Begge Stationsbygninger staae i Forbindelse med hinanden ved en underjordisk Gang.

Medens den vestre Station kun skal benyttes for de gennemgaaende Tog, tænkes hele den østre at være forbeholdt Lysttrafikken.

De Lysttog, som udgaae fra Østerbro, skulle afgaae fra de mellemste Spor, medens de, som komme fra Hovedbanegaarden, benytte Ydersiderne af Perronerne. Begge de gennemgaaende Spor gaae lige igennem og omslutte en lille Driftsbanegaard for Lysttrafikken.

Ogsaa de øvrige Spor paa Banegaarden ere kun ændrede der, hvor Forbindelsen med Dampfærgen har gjort det nødvendigt.

Godbanegaarden bliver altsaa, bortset fra enkelte nye Sidespor, i det Hele uforandret, ligesom dens Forbindelse med Frihavnen.

XII. Hellerup Station.

Blad II.

Ser man hen til, at Hellerup Station allerede nu har en stor Trafik, hvor Tog i forskellige Retninger krydse hverandre, maa det meget anbefales her at indrette en fuldstændig Retningsdrift.

Angaaende dette Punkt ere Oplysningerne vedrørende Benyttelsen af de forskellige Spor, Perroner osv. imidlertid ikke saa fylldige, at man kan andet end give en ganske theoretisk Løsning.

Man er gaaet ud fra, at de nuværende Perroner bibeholdes og benyttes paa samme Maade som nu, saavidt det overhovedet er muligt.

Af Hensyn til Iltogene mod Nord maa den østlige Perron lige ved Stationen afspærres.

Den næste Perron benyttes for Tog til Klampenborg og Holte, medens Togene mod København maa afgaa fra to forskellige Perroner: den tredie gamle og en ny længere mod Vest.

Denne nye Ordning af Driften, der betinger en delvis Omlægning af det nuværende Sporsystem, er et Compromis mellem den bedste Ordning for Driften og Publikums Interesser.

Den for Driften smukkeste Løsning, hvorved alle Krydsninger af ankommende Tog undgaaes, medens Krydsninger af ankomende og afgaaende Tog er tilladt, er vel gennemført; derimod findes nogle Krydsninger af Lysttog med sydgaaende Iltog, som driftsteknisk set helst burde være undgaaet; men det vilde de have medført den Ulempe, at den samme Togretning nemlig Tog til Holte og Klampenborg maatte benytte forskellige Perroner.

I en Variant paa samme Plan er vist, hvorledes man ved Ombygning af den vestre Mellemperron kan indrette en fuldstændig Retningsdrift, hvortil der i foreliggende Tilfælde kun vil behøves to Perroner.

Endnu skal man bemærke, at ved en større Ombygning af Banegaarden vil det være hensigtsmæssigst tillige at fjerne de tilstedeværende Niveauoverskæringer; men at gøre Forslag i saa Henseende har man ikke villet gaae til, da endel Forudsætninger mangler.

Ved en saadan Ombygning, hvor Vejene enten bleve førte over eller under Banen, burde der lægges Vægt paa at henlægge Stationen til en af de to nye Vejforbindelser saaledes, at Perrontrapperne kunde føre til Enden af Perronerne og ikke som nu til Midten af dem.

Selv om en Ombygning af Stationen foreløbig kan udsættes, synes det hensigtsmæssigt strax at gøre Projekt dertil og at erhverve de nødvendige Arealer.

XIII. Nørrebro Station.

Blad 6, 6 a, 16.

Fra Stefansgade til Lyngbygadebro er der anvendt en almindelig Dæmning, medens Strækningen Lyngbygade—Nørrebrogade tænkes udført som Bro ligesom ved Frederiksberg. Begge over Banegaarden løbende Person- og Godsspor dele sig saaledes, at der mellem dem dannes en noget kileformig Perron med Maximum 44' Brede, der bæres og dækkes paa samme Maade som paa Frederiksberg.

Med Rummene underneden er Perronen sat i Forbindelse ved to Trapper, nemlig en ved den nordre Side og en til de midterste Stationsrum. Den nordre Indgang er nærmest at betragte som Reserveindgang, hvorfor den tænkes forsynet med en Billetautomat. Stationsrummene staae direkte i Forbindelse med Forpladsen og have Ventesale, Kontorer, Rum for Rejsegods, Billetsalg, Toiletter osv.

De Rum, som ikke benyttes af Jærnbanen, tænkes lejede ud til Boutiker, Lagerrum osv. Alle Rum under Banen føres helt igennem, saaledes at de ogsaa kunne sættes i Forbindelse med den nyprojekterede Gade mellem Nørrebrogade og Lyngbygade.

Den Godsbanegaard, som nu benyttes, bliver at opgive, og en ny Godsbanegaard anlægges paa Banens vestre Side. Godsbanegaarden sættes i Forbindelse med Højsporene ved et Sidespor, der begynder nordfor Banegaarden og gaaer i nordlig Retning over Nørrebrogade som Udtræksspor. Dette Spor skal tillige tjene som Forbindelsesspor med Fækalstationen ved Lersøen.

For det Tilfælde, at et Lokaltog medbringer Vogne, som ikke ere bestemte for Nørrebro Station, og man ikke vil slæbe dem med ned, føres de ind paa de to punkterede Rangerspor.

Fra Nørrebrogade Cote 44' falder Forbindelsessporet mod Syd til Godsbanegaarden med 1:75 indtil Cote 33', hvorfra Banegaarden selv har et Fald af 1:400.

Paa Banegaarden er foruden Ranger- og Opstillingsspor anbragt ca. 3300 løb. Fod Frilæssespor foruden et 900 □ Al. stort Godspakhus der lader sig udvide, og som er forbundet med Stykgods- og Kvægrampe. Paa det nordlige Banegaardsterrain findes desuden Frilæssespor med Lagerpladser, ligesom der mod Syd ved Banedæmningen tænkes opført en Lokomotivremise.

Terrainet Øst for Banen kan realiseres, hvorfor der paa Planen er vist en Skitse for dets Benyttelse i saa Henseende.

I en Variant (6 a) er tillige vist, hvorledes man kan benytte det foranomtalte østlige Baneterrain til Anlæg af en Torvehalle. Fra Hovedsporet fører her et Forbindelsesspor ind i øverste Etage af den ved Banedæmningen projekterede Torvehalle. Her findes Lagerrummene, medens Udsalgsboderne ere indrettede nedenunder.

Forbindelsen mellem Hoved- og Torvehalsporet sker som ved Alexanderplatz Station i Berlin, og der kan ikke være noget betænkeligt derved, da Sporet kun skal benyttes om Natten.

Paa østre Side af den langs Torvehallen førende Gade bliver endelig tilovers et betydeligt Areal, der kan sælges som Byggegrunde.

XIV. Frederiksberg Station. Blad 7 og 15.

Som før omtalt, tænkes endel af Klampenborgtrafikken at udgaa fra Frederiksberg, hvorfor Banen her paa Stationspladsen bygges som Bro, der benyttes til Personstation. I Hovedforslaget, hvor Frederiksberg Station betragtes som Endepunkt for den vestre Klampenborgtrafik, dele de to Nørrebrospor sig nordost for Stationen paa den Maade, at to selvstændige Godsspor med et Fald af 1:100 gaa lige syd om Personstationen ned under Fasanvej hvorfra Tilslutning til Godsstationen haves, og derfra videre, hvorom senere, medens to andre Spor gaae ind paa den højereliggende Personstation.

Sporskifterne ligge saa langt mod Øst, at et Sydtog ikke behøver at holde paa Stigningen, naar et Sporskifte af en eller anden Grund er spærret.

De to Personspor omslutte en Perron af 38' Brede (Sporafstand) og forene sig bagefter i et lille til Omstilling af Lokomotivet bestemt Udtrækspor. Samme Spor kan ogsaa benyttes til Opstillingsspor for Reservevogne, hvilket ogsaa er Tilfældet med det øst for Falkonerallé indskudte Spor. Til Forsyning af de i Funktion værende Maskiner med Kul og Vand er der ved Udtræksportet anbragt saavel Kuloptræk som Vandkran. Paa Blad 15 ses, hvorledes saavel Perron som Personspor paa en Strækning af 650' ere overdækkede med en massiv Jerntagkonstruktion, der hviler paa Sidemurene. Indgangen er i den østre Pille af Broen over Falkonerallé. Her er alle de Rum, der ere nødvendige for en Afgangsstation, og man gaaer fra dem ad bekvemme Trapper til Perronen.

Ved Perronhallens vestre Ende ligger Udgangen og foregaaer Udlevering af Rejsegods. Her findes ogsaa Toiletrum m. m.

De Hvælvinger, som ikke benyttes af Jernbanen, ere saaledes beliggende, at de let kunne lejes ud til Boutiker og Lagerrum m. m., hvorved Merudgiften til den dyre Brobygning let vil kunne forrentes.

Ligeledes skal det foreslaaes yderligere at indrette det øst for Falkonerallé liggende Banelegeme til lignende Formaale gennem Brobygninger.

Varianten paa Blad 7 a forudsætter, at endel af Klampenborgtogene skulle føres videre fra Frederiksberg i vestlig Retning. Grundtræk og Enkeltheder ved denne Løsning ere tildels omtalte før, men fremgaae iøvrigt af Planen.

Hvad angaaer Godsstationen i sin nuværende Form, saa er den noget indskrænket, hvorfor en Udvidelse mod Vest er foreslaaet. Her indføres Lokalgodstogene, hvorfor der er anbragt et Omløbsspor lige vest for Stationsmundingen. Den nye vestre Del af Stationen der ligger i Højde med den gamle skal særlig benyttes for Vognladningstrafiken. Tilkørslen sker fra Fasanvej. Den gamle Del af Godsbanegaarden, som kun forandres meget lidt, benyttes overvejende til Stykgodstrafik og faaer i saa Henseende en værdifuld Udvidelse gennem Brohvælvingerne paa nordre Side.

Hovedadgangen bliver ved Falkonerallé, hvor den nu er.

XV. Station Roskildevej. Blad 8.

For Egnen Valby-Roskildevej, hvor der rimeligvis vil komme en tættere Bebyggelse, er der projekteret en Godsstation lige syd for Roskildevej. Adgangen til samme Station skeer saavel fra Roskildevej som fra Valby Langgade og en mellemliggende Vej, saaledes at Stationen er let at komme til fra alle Sider.

Godsstationen faaer foruden et Varehuus paa 700 □ Alen, 2000 løb. Fod Frilæssespor og en Frilæsserampe.

I Forbindelse med Godsstationen er der paa nordre Side af Roskildevej foreslaaet en lille Holdeplads, som foreløbig kun tænkes benyttet af Frederikssundbanen, men som fremtidig vil faae større Betydning, naar Omegnstrafiken paa Vestlinien tænkes at udgaae fra Valby.

Man er i den allersidste Tid kommen til Kundskab om, at Linien Flintholm—Roskildevej paa Strækningen sydfor Peter Bangsvej gaaer over Grunde, som snart ville blive bebyggede og derfor ville blive altfor dyre at erhverve, man har ligeledes bragt i Erfaring, at den Kloakplan, som Frederiksberg Kommune har ladet udarbejde fra Lampevej til Gaasebæksrende, betinger, at Banens Planum mellem Peter Bangsvej og Vestbanen hæves noget. Begge disse Forhold er der intet somhelst ivejen for at tage Hensyn til: Roskildevej Station med Forbindelser nordfra kan trækkes lidt mere mod Vest, og nævnte Banestrækning vil uden Ulempe kunne hæves 4 à 5'.

XVI. Station Valby.

Blad 8 og 9.

Valby Station bliver en Skillestation, hvor Linierne fra Roskilde paa den ene og fra Frederiksberg og Frederikssund paa den anden Side støder sammen og øst for Stationen dele sig i to særskilte Person- og Godslinier.

Da Skillestationen, der maa have en Blokstation, nødvendiggor Ansættelse af en uddannet Stationsforstander, har man knyttet en Holdeplads til den og indrettet samme paa en passende Tilvæxt af Befolkningen dersteds. Holdepladsen bliver tarveligt udstyret og har Adgang ad gamle Køgevejbro. Gennem Stationen naaer man ad Trapper til de nedenunder liggende to Perroner, som hver have en Brede af 25' og omslutte begge Roskildesporene, medens Frederiksberg- og Frederikssundsporene føres udenom Perronerne.

Variant A Blad 7 a viser skematisk hvorledes Frederiksberg- og Frederikssundsporene i Modsætning til det ovenfor Anførte ligge mellem Roskilde Personspor, saaledes at Frederiksberg-Helleruptogene kunne vende i Valby ved Hjælp af et Udtrækspor uden at berøre Hovedsporene.

I Hovedprojektet er den først omtalte Beliggenhed af Sporene valgt, fordi man ellers i Valby vilde faae en Krydsning af Frederiksberg- og Frederikssund-Godstog med Roskilde Persontog.

XVII. Andre Stationsanlæg.

For Station Vigerslev foreligger ingen Planer. Da det imidlertid ikke er ubetinget nødvendigt at forandre samme Station — det skulde da kun være i det Tilfælde, at Vigerslev blev Skillestation for 2 Person- og 2 Godsspor — skal man ikke komme nærmere ind paa den. Endnu skal man bemærke Følgende:

Med den fremtidige Udvikling af Omegnstrafiken for Øje vil det vistnok være heldigst at anbringe endnu nogle Mellemstationer.

Man kan saaledes henvise til, at man efter at Berliner Stadtbahn og Berliner Omegnsbaner ere blevne aabnede, endnu har bygget og er i Begreb med at bygge endeel nye Stationer, som ikke oprindeligt vare foreslaaede, for Berliner Stadtbahn, f. Ex. „Thiergarten“ og „Savignyplatz“.

Gaaer man ud fra, at en Afstand mellem Holdepladserne paa c. 1 km. vil være passende for Omegnstrafiken, saa vil der i foreliggende Tilfælde komme følgende Holdepladser til paa vestre Linie:

Rolighedsvej, som tillige vil have den Fordeel i de første Aar at hjælpe paa Vintertrafiken paa denne Linie,

og *Lyngbyvej*

og paa Boulevardlinien

Gothersgade.

Ved alle tre Holdepladser vil det kun dreje sig om at trække Sporene saalangt fra hinanden, at der mellem dem bliver Plads til Anlæg af en Perron, hvad der for de to Holdepladser paa vestre Linie ikke nærmere behøver at paavises.

Holdepladsen *Gothersgade* er derimod skitseret paa Blad 13.

XVIII. Tilslutning til nye Baner og Industricentrer.

De fremtidige Baner til København, der kunne komme i Betragtning her, turde nærmest være følgende:

En Køgebane,

„ Amagerbane,

„ Farumbane.

Køgebanen vil sandsynligvis komme til at udgaae fra Valby, da den formodentlig bliver en ny Hovedlinie mod Syd, og da her iforvejen er forudsat indrettet en Skille- og Blokstation.

Amagerbanen bliver sandsynligvis en elektrisk Gadebane, fortsat fra Langebro op gennem Vestervoldgade o. s. v. Der er derfor kun Grund til at tage Hensyn til en Godsforbindelse mellem dens eventuelle Godsstation, der muligt bliver at anlægge i Nærheden af en fremtidig Kallebodkaj og Centralgodsbanegaarden, og en saadan kan lettest tilvejebringes over Langebro til Østsiden af den nye Centralgodsbanegaard mellem Godspakhuset og Tivoli, see Blad 5.

Farumbanen tænkes hvad Godsforbindelsen angaar at slutte sig til Nørrebro Station syd for Kommunens Oplagsplads, som allerede er i Sporforbindelse med Stationen, see Blad 6 og 6 a. Da det er sandsynligt, at samme Bane, i ethvert Tilfælde den København nærmest liggende Deel af samme, vil faae en elektrisk Persontrafik, vil det være naturligt at føre samme ind i Hjertet af Byen, og hertil kan tildeels tænkes benyttet den forhaandenværende gamle Banelinie Nørrebro—København.

Forskellige Tilslutninger for Industrispor kunne tænkes, saaledes som det er antydnet paa Blad 6 og 6 a, fra Nørrebro Station. Til saadant Brug egner navnlig Fækalsporet til Leersøen sig, ligesom ogsaa dette vil kunne forbindes med det forhaandenværende Spor over Vognmandsmarken. Desuden kan man til Industriformaal benytte det forhaandenværende Spor fra Frederiksberg til Flintholm. Endelig ville Forbindelsessporene med eventuelle Havne ved Kallebodstrand og Øresund kunne benyttes i saa Henseende.

XIX. Tilslutning til fremtidige Havneudvidelser.

Skøndt Ordningen af Sporforbindelsen med Havnen maaskee tildeels ligger udenfor foreliggende Opgave, har man dog troet det hensigtsmæssigt at antyde, hvorledes Udviklingen af Jernbanesystemet i Forhold til fremtidige Havneanlæg kan tænkes at skee.

En fremtidig Udvidelse af Havneanlægene mod Nord, særlig af Frihavnen, hører vel til de nærliggende Muligheder. Saadanne nye Anlæg maa have en bekvem Forbindelse med Centralgodsbanegaarden, og denne gaaer bedst ad Boulevardgodssporet. Ved Hamborg Frihavn har et saadant enkelt Spor viist sig istand til at føre en omtrent 15 Gange saa stor Godsmasse, som foreløbig bliver at expedere paa

dette Spor. Skulde Trafiken gennem saadanne Udvidelser imidlertid blive for stor for det enkelte Spor, vil det maaskee være hensigtsmæssigt at sætte disse i Forbindelse med det paa Oversigtsplanen viste Spor til Nørrebro-Station eller at føre et 4de Spor under Boulevarderne til Centralgodsbanegaarden, men dette maatte da helst lægges samtidig med de andre tre.

Man kunde ogsaa for de nye Havneanlæg nordude tænke sig Forbindelsen med Centralgodsbanegaarden tilvejebragt ad det forhaandenværende Spor Strandvej—Vognmandsmark i Forbindelse med Fækalsporet.

I Planerne 1:4000 er desuden angivet Grupper af Spor for ankomne og afgaaende Havnegodstog med derhen hørende Forbindelsesspor og Gader samt Stigningsforhold. Dette maa dog nærmest betragtes som Skitser, der kun ere tagne med for Fuldstændigheds Skyld, da de ogsaa tildeels ligger udenfor Opgaven.

Ogsaa en yderligere Bebyggelse ad Kallebodstrand til vil medføre en Udvidelse af de derværende Havneanlæg. Paa Planen er antydet, hvorledes Statsbanen her kan anlægge et Reparationsværft for sine mange Dampere og Dampfærger, faae en Kulkaj bekvemt liggende i Forhold til Banegaarden samt faae Plads til andre Værftsanlæg og Centralværkstederne.

Der maa sørges for en passende Sporforbindelse mellem det Godspakhuus, der for Tiden opføres ved den østre Ende af Rangerbanegaarden og Sporgruppen i Kajgaden.

Ved fremtidige større Udvidelser af Havneanlægene i sydvestlig Retning, saaledes som det er antydet paa Planen, maa man tage under Overvejelse, om man skal have en ny Godslinie til Valby eller muligt til Vigerslev.

XX. Forskellige Bygningskonstruktioner paa Liniener. Blad 9, 13, 14 og 19.

De Konstruktioner, som ikke tidligere ere omtalte, ere viste i

Blad 9 indeholder en massiv Viadukt for Carlsbergvej, hvorunder Sporene ligge i forskjellig Højde. Ligeledes vises en enkeltsporet Jernbanebro for Godssporet. Denne Bro udføres paa Grund af den lave Konstruktionshøjde og den skæve Retning som Jernbro med Halvparaboldragere.

Blad 13 viser foruden den tidligere omtalte Holdeplads for Boulevardbanen ved Gothersgade et Normaltversnit af Boulevardtunnellinien. Af Hensyn til Bibeholdelsen af de to yderste Trærækker er Ydermurene gjort nogenlunde lodrette og forsynede med Nischer. Man kunde ogsaa anvende en Monierkonstruktion, der vilde blive billigere, men sandsynligvis skade Træerne. Ethvert Tunneltversnit forudsættes lukket af Hensyn til den lettere Ventilation. Da hvert Spor kun befares i samme Retning, giver Erfaringen, at den Røg, der findes foran et Tog, vil drives fremefter til Tunnelaabningen eller til Ventilationsaabningerne. Hvis man anvendte en Tunnel for to Spor, vilde den Ulempe indtræde, at Luften delvis vilde stagnere. Det følger af sig selv, at Aabningerne i Tunnellernes Mellempiller maa lukkes ved lette Vægge. Tunnelventilationen skeer paa den Maade, at der i passende Afstande anbringes Skorstene, som maa

dekoreres smagfuldt. I Tegningen Blad 13 er en Skorsteen vist som Kiosk, en anden som rund Søjlehal med Bænke. Blad 13 viser desuden en let Bro for Fodgængere over Banen i Østre Anlæg i Nærheden af Stationen.

Blad 14 indeholder de egenlige Normalprofiler for forskellige Udgravnings- og Opfyldningshøjder samt Opstalt af en Jenbaneviadukt.

Blad 19 indeholder et Tversnit af Perronhallen paa Centralbanegaarden og et lignende af Viadukten for Søndre Boulevard. En meget billigere Forbindelse, særlig henseet til Skadeserstatninger for Huse, vilde man faae ved at gennemføre Ny Vestergade over Udgravningen for Jernbanen og derpaa strax lade den dreje mod Nord osv.; men denne Forbindelse er langt fra saa smuk som den foreslaaede.

2det Snit viser den Transportbro, som forbinder Ilgodspakhuset og Posthuset m. m. Af begge Snit fremgaaer desuden Ordningen af Perronerne. Snit 3 viser Tversnit og Opstalt af den nye Gadebro, der fører over Nordre Centralbanegaard fra Sct. Jørgensø til Farimagsgade. Snit 4 viser, hvorledes Søen i Ørstedsparken gennemskæres af Banelinien, hvorledes denne mellem de to Tunnelmundinger hver paa sin Side af Søen gaaer mellem to Dæmninger med Skinnetoppen 3' under Vandspejlet, og hvorledes Broen for Fodgængere lægges ovenover Banen i Form af en Hænge- og Buebro og med Brede som en Enkelttunnel.

Man troer, at det landskabeligt Skønne ved Parken ikke vil forsvinde, naar Sporene føres igennem paa denne Maade; men selvfølgelig kan man fuldstændig undgaae Gennemskæringen, hvis man vælger Vejen gennem Aborreparken, saaledes som vist paa Lærredskalken. Blad 5.

XXI. Arbejdets Udførelse.

Det her fremsatte Forslag har den Fordel at være meget let at udføre, samtidig med at Driften bliver smukt opretholdt.

Først tænker man sig alle de Arbejder udførte, som ere foreslaaede syd for Vesterbrogade, heri indbefattet Frederiksundliniens Tilslutning til Vestbanen. Da den foreslaaede Station ved Roskildevej ikke falder umiddelbart sammen med den nuværende Linie Vigerslev—Frederiksberg, kan samme Station udføres uden at forstyrre Driften paa Vestbanen. Desuden kan man samtidig gennemføre den vestlige Viadukt under Vesterbrogade og derfra gaae med et Spor med Stigning af 1:120 op gennem den nuværende Godsbanegaard og slutte det til Sporene for Enden af Sct. Jørgensø.

Naar dette Arbejde er afsluttet, tager man fat paa Gennemførelsen af Boulevardlinien, hvorfor hele Trafiken fra Syd, Vest og Frederikssund dirigeres mod den nye Hovedstation, og Driften paa den gamle Banegaard opgives. Nordbanestationen og Klampenborgstationen vedblive dog at funktionere som hidtil, indtil ogsaa den østlige Viadukt er gennemført og et provisorisk Spor herfra op gennem det østlige Banegaardsterrain er sat i Forbindelse med Sporet mod Nørrebro. Fra det Øjeblik flyttes hele den gennemgaaende Trafik over til den nye Banegaard.

Saasnart Boulevardlinien iøvrigt er færdig, behøves der til dens

Indførelse paa den nye Centralbanegaard kun en interemistisk Om-lægning af nogle Spor paa Klampenborg Banegaarden, hvorpaa den endelige Forbindelse af Boulevardsporene med den gennemgaaende Linie syd fra, og Opførelsen af de paa nuværende Banegaard projekterede Bygningsværker foretages.

Under alle disse Arbejder vedbliver Sporforbindelsen Vigerslev—Frederiksberg—Nørrebro—Hellerup og Vigerslev—Nørrebro—Østerbro at funktionere. Gods til Frederiksberg og Nørrebro Station kan altsaa stadig bringes frem; medens det Gods, som er bestemt for Centralbanegaarden, naturligvis maa gaae til den nye Centralgodsbanegaard.

Naar Hovedanlægene paa Centralbanegaarden og Boulevardlinien ere færdige, og de bestaaende Forbindelser mellem Hovedbanegaarden og Nørrebro og Frederiksberg ere fjernede, kan man maaske for en Tid opsætte Udførelsen af den vestre Linie og altsaa foreløbig nøjes med denne Linie, som den nu er, da dens Niveauskæringer ikke ville blive af værste Art.

Meget taler dog ogsaa for at fuldføre hele Arbejdet uden Ophold og særligt det, at har man engang givet Forstæderne en Lysttrafik paa egen Linie, eller maaske endog standse den, saa kan man vanskelig senere indskrænke den selv for en kort Tid under Arbejdets Gennemførelse. Man maatte da under et senere Arbejde skaffe provisoriske Linier.

Bestemmer man sig imidlertid for at fuldføre vestre Linie i umiddelbar Fortsættelse af de andre Arbejder, kan der være Grund til at foreslaa en lidt anden Gang i hele Arbejdets Udførelse, navnlig henset til den store Fyldmasse, som bruges fra Frederiksberg over Nørrebro og Lyngbyvej, en Fyldmasse som nærmest kan skaffes fra Udgravningerne Vest og Sydvest for Frederiksberg. I foranstaaende Arbejdsudførelse er man nemlig gaaet ud fra, at Fyldmasserne saavel fra Centralbanegaarden som Valby—Roskildevej—Flintholm blive førte ud i Stranden sydvest for Centralgodsbanegaarden, medens Fylden fra Boulevarden blive ført ud i Landdannelser nordfor Frihavnen.

Modificeret Arbejdsmaade.

1ste Arbejdsperiode omfatter Opførelsen af den nye Centralbanegaard med Forbindelse med Vestbanen og Udførelsen af vestre Viadukt under Vesterbrogade med Spor over den gamle Banegaard, som før nævnt. Den udgravede Jord føres til Stranden i Sydvest.

2den Arbejdsperiode. Vest- og Sydbanetrafikken henlægges til den nye Banegaard ad Valbylinien, og der tages fat paa Boulevardlinien, hvis Jordmasser føres i Landdannelser nordfor Frihavnen. Hvis Kalken Blad 5, Linien gennem Aborreparkenvælges, kan man under hele denne og næste Arbejdsperiode benytte Nordbane- og Klampenborgstationen paa sædvanlig Vis, kun indføres til Nordbanestationen tillige Frederikssundstogene. Vælges derimod Linien gennem Ørstedspark, vil man kun kunne bevare Klampenborglinien ubeskaaren. Nordbane- og Frederikssundslinien kan man derimod til et vist Tidspunkt ad det interemistiske Spor føre ind til den nye Centralstation.

Den nye Stationsbygning paa Østerbro fuldføres. Driften af denne Station er som sædvanlig. Viadukterne paa de nye Baner sydvest for Frederiksberg bygges.

3die Arbejdsperiode: Boulevardlinien tages i Brug. Frederiksundsbanen maa i en kort Periode tage tiltakke enten som før med Nordbanestationen eller med den gamle Klampenborg Station. Linien Flintholm—Valby fuldføres saa hurtigt som muligt, og Fylden herfra føres i Linien Landbohøjskolemarken—Nørrebro Station. Frederiksberg Station staaer i Godsforbiødelse med Centralgodsbanegaarden, og Nørrebro Station paa samme Maade med Østerbro Station.

4de Periode: Frederikssundsbanen føres ad det nye Spor over Valby til den nye Centralstation. Den forsænkede Bane fra Frederiksberg til Valby bygges, og Fylden herfra føres til Højbanen Frederiksberg—Nørrebro—Lyngbyvej. I denne Periode ville Stationerne Frederiksberg og Nørrebro ikke kunne blive regelmæssigt betjente. Driften maa derfor vist helst indstilles her, saa længe Arbejdet varer.

Den samlede Byggeperiode forudsættes at strække sig over 5 á 6 Aar.

XXII. Bemærkninger til Overslaget.

Det samlede Overslag over Arbejderne i Henhold til Forslaget andrager 16,280,000 Kr.

Men samme Sum kan nedbringes ganske betydeligt, naar forskellige Bygningsværker udføres paa en mere tarvelig Maade end foreslaaet:

Vil man saaledes indskrænke Perronhaller og Perrontag paa Forstadsstationerne til det mindst mulige, kan man derved spare 500,000 Kr.

Paa Frederiksberg Station vil man desuden yderligere kunne spare 200,000 Kr., naar man istedetfor massive Hvelvinger deelviis anvender Dæmningsmure i Forbindelse med Beklædningsmure.

Desuden vil man vistnok paa flere Steder kunne naae billigere Linier ved at expropriere Grund end ved at holde sig paa Statens Grund alene og anvende Beklædningsmure.

Endelig skal man fremføre, hvad der allerede før er bemærket, at Ombygningen af den vestre Linie over Frederiksberg og Nørrebro ikke behøver at udføres strax. Naar Boulevardlinien er gennemført, ville de gennemgaaende Tog jo blive førte ad denne Vej, og vestre Linie kun blive brugt til Gods- og Omegnstraf, og da det nærmest er Niveauekrydsningerne paa Linierne Frederiksberg—København og Nørrebro—København, som ere de mest generende, og som nu falde bort, vil der vel neppe i en Aarrække fremkomme alvorligere Ulemper ved Niveauekrydsningerne paa vestre Bane.

Naar altsaa Hævningen af sidstnævnte Linie udsættes, hvorved der vil spares 3,000,000 Kr., vil, henseet til de andre nævnte Besparelser, det samlede Kapitaludlæg kunne nedbringes til 12,600,000 Kr.

Desuden maa man ikke tabe af Syne den meget store Indtægt, der kan fremskaffes ved Salg af de Banearealer, som ikke mere benyttes.

Endelig maa ogsaa særlig fremhæves, at der ved Gennemførelsen af foreliggende Forslag kan skaffes meget smukke Gadeforbindelser, samt at store Bydele kunne forskaanes for de meget generende Højbaneforbindelser, Fordele, som ere meget store, men som man naturligvis kun vanskeligt vil kunne udtrykke i Tal.

En summarisk Sammenligning mellem Værdien af de Arealer og Ejendomme, som maa erhverves, og de som blive disponible, skal man sluttelig tillade sig at anføre.

Grunde at erhverve:

100,000 □ Alen Grund at expropriere paa Linien Flint-	
holm—Roskildevej à Kr. 1,50	150,000 Kr.
110,000 □ Alen Grund at expropriere paa Linien Ros-	
kildevej—Valby med Stationsplads à Kr. 1,50	165,000 „
Panoptikonkomplekset at expropriere:	
Vesterbrogade Nr. 3 Panoptikon . . .	800,000 Kr.
„ „ 5 „ . . .	400,000 „
„ „ 7 „ . . .	300,000 „
	1500,000 „
Erstatning til Ejendommene ved Stampesgade for	
Rampen mod Søndre Boulevard	200,000 „
NB. Expropriationsudgifterne til Udvidelse af Frederiks-	
berg Station og til Linien Frederiksberg—Valby	
ere ikke medtagne, da det er muligt, at Gennem-	
førelsen af disse bliver opsat.	
Ialt . . .	2,015,000 Kr.

Grunde at afhænde:

75,000 □ Alen Grund af det gamle Baneterrain mellem	
Frederiksberg og København à 10 Kr.	750,000 „
100,000 do. af det gamle Baneterrain ved Valby à 1 Kr.	100,000 „
85,000 do. af den gamle Banegaard ved Nørrebro (den	
østre Deel) à 15 Kr.	1275,000 „
200,000 do. af den gamle Centralbanegaard — exclusive	
Gader og efter Blad 5 Kalken à 60 Kr.	22000,000 „
NB. Terrainet for Banen over Vognmandsmarken, for	
Banen Nørrebro—København og Strækningen	
Flintholm—Frederiksberg bør man vistnok forbe-	
holde sig til fremtidig Banebrug.	
Ialt	14,125,000 Kr.

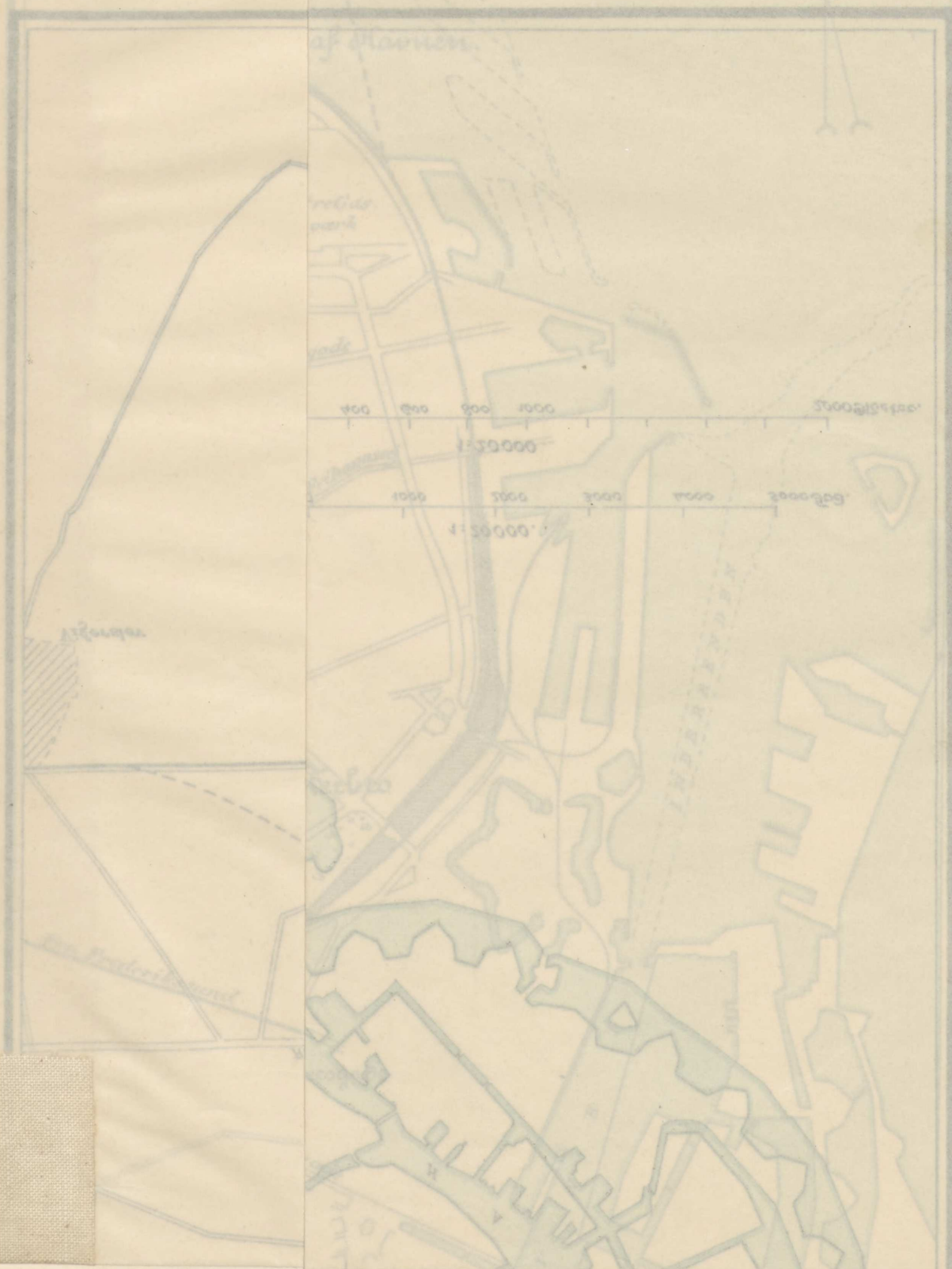
Med andre Ord, hvis Udførelsen af vestre Linie foreløbig ud-sættes, vil man forhaabentlig kunne udføre alle de øvrige meget store Arbejder omtrent for den Sum, man kan faa ind (14,125,000 Kr. — 2,015,000 Kr.) ved Salg af Grunde, som blive disponible.

Trykfejl:

Pag. 10. L. f. o. propidiere, læs: præjudicere.
Pag. 30 23. L. f. o. à 1 Kr. læs: à 10 Kr.
Pag. 30 28. L. f. o. 22000,000, læs: 12000,000.

KJÖBI

NÆRMES



KJÖBENHAVN

MED
NÆRMESTE OMEGN
1898.



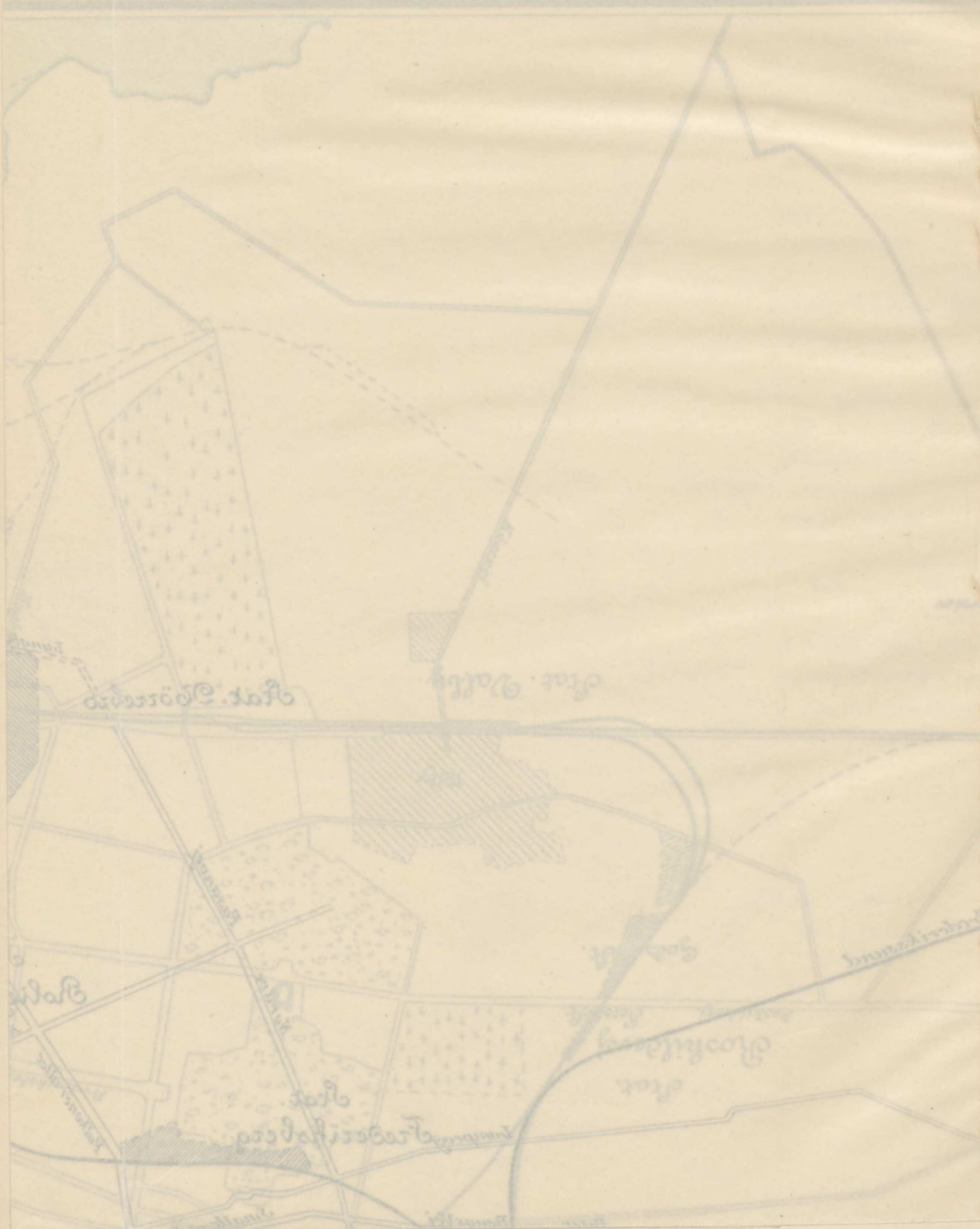
Stat. Helsingør

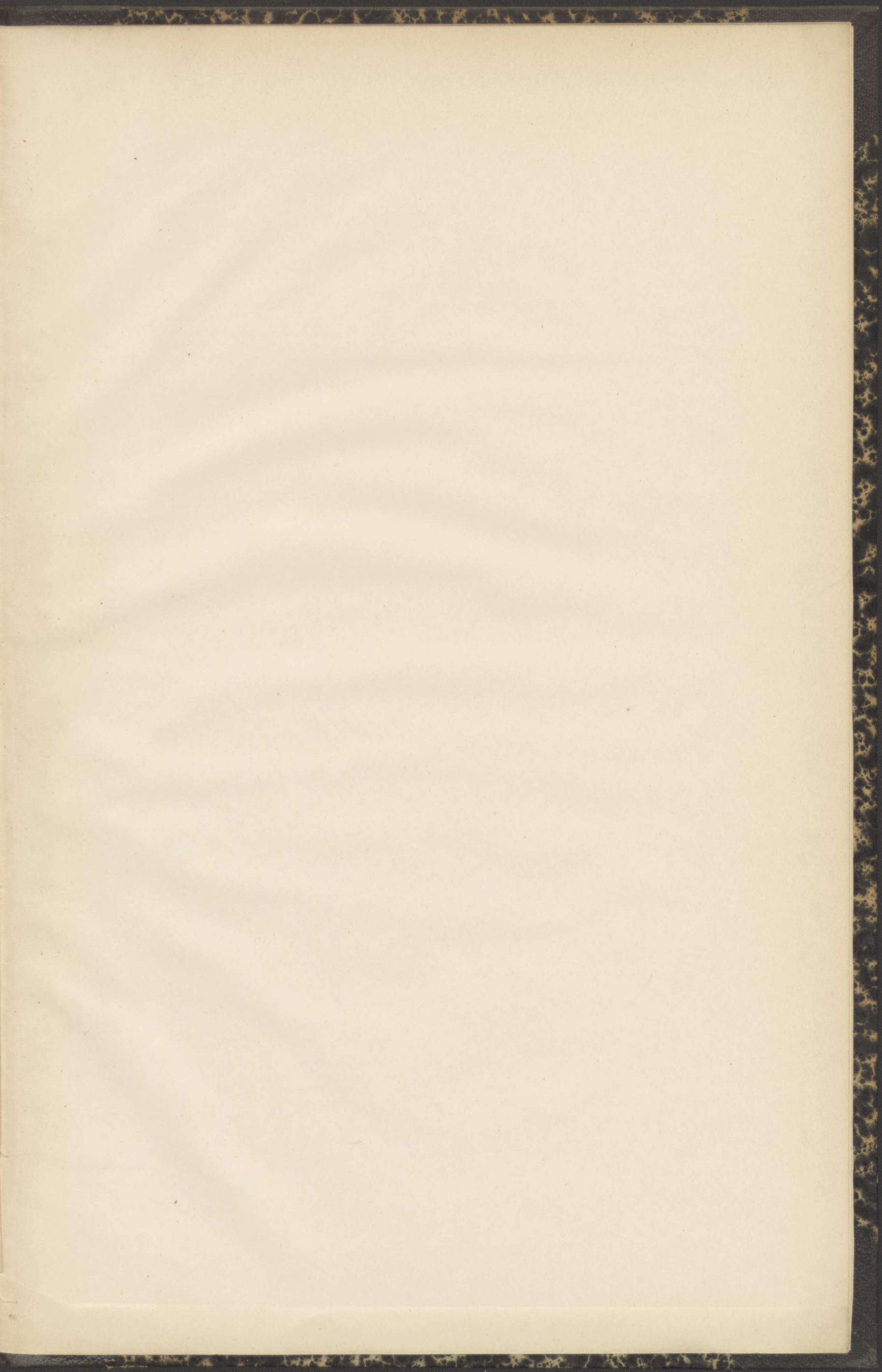
KJÖBEMANN

1898

NÆRMESTE OMRÅDE

1898





DTV Danmarks Tekniske
Videncenter
Teknologihistorisk Samling

1B
725.3/
Kon

461631



300197775

1899



