

Det vil af den fremlagte Plan sees, at Anlægget af en Centralbanegaard paa det omhandlede Terrain gjør det nødvendigt ganske at forlægge den nuværende Farimagssvei til Terrænet Ost for den nye Banegaard. Vi haabe, at dette ikke vil møde nogen Indsigelse fra Communens Side, da den hele derved bevirkede Veiforlængelse imellem Vester- og Nørrebro-gade ifkun vil komme til at udgjøre ca. 80 Alen. Det vil endvidere være fornødent under Banens Bygning at have et Interimsspor over Vesterbro i Nærheden af Frihedsstøtten, omtrent paa det Sted, hvor det permanente Spor skulde lægges ifølge den af Ministeriet under 23de Juni d. A. approberede Plan, for derpaa at kunne transportere de fornødne Materialer til det nye Banegaardsanlæg, hvilke for en stor Deel maa hentes fra den Kjøbenhavn-kørsørste Banes Opland. Directionen antager imidlertid, at dette Spor vil kunne anbringes saaledes, at ingen Træer i Alleerne borttages, og forventer derfor, at der Intet vil findes at erindre imod de deraf flydende mindre og forbigaaende Ulemper.

Det vil derhos sandsynligviis blive fornødent senere at sætte den nye Banegaard i Forbindelse med Havnen ved et Spor, som lægges over Vesterbro langs med den nuværende Sommerpladsvei og over en Deel af den nuværende Banegaards Terrain. Dette Spor vilde imidlertid kun blive benyttet til Transport af Godsvoгне med Heste, og vilde kunne lægges paa saadant Sted og paa saadan Maade, som efter senere Forhandling maatte findes mindst genevende for den almindelige Færdsel. Vi haabe derfor, at der heller ikke vil være Noget at erindre herimod, efterat der er givet Andre Tilladelse til at lægge saadanne Skinesspor i selve Byens Gader, og ansee det derfor for ufornødent for Tiden at gjøre nogen bestemt Indstilling derom.

Paa det ligeledes hermed følgende Kaart over Kjøbenhavns Omegn er den nye Bane Nord om Frederiksberg anlagt, og den medfølgende Nivellementsplan viser de Stigningsforhold, som den vilde faae. Det er antaget, at der burde exproprieres Jord til dobbelt Spor, men foreløbigt ifkun lægges enkelt Spor, ligesom dette er Tilfældet paa den nuværende Banestrafning imellem Kjøbenhavn og Roeskilde. Den nye Banestrafning vilde faae en Længde af 8,255 Alen og den hele Længde fra Farimagssveien til det Punkt paa den Kjøbenhavn-kørsørste Bane, hvor den nye Linie vilde forene sig med denne, vilde udgjøre 9,030 Alen, medens det Stykke af den nuværende sjællandste Bane, som vilde kunne aflægges, har en Længde af ca. 8,050 Alen, saa at Veilængden imellem Kjøbenhavn og Roeskilde vilde forøges med ca. 1000 Alen, hvilket ikke vil have væsentlig Indflydelse paa denne Banes Driftsomkostninger.

Ifølge vedlagte, af Ingenieurcapitain Hedemann forfattede, Overslag ere Udgifterne til Bygning af denne Banestrafning anslaaede til 215,000 Rdl. men naar fornødent Afdrag skeer for de Materialier, som indvindes ved Nedlæggelse af en Deel af den ældre Bane, ville Udgifterne ikke komme til at overstige et Totalbeløb af ca. 200,000 —

Ifølge et revideret Overslag over Udgifterne ved Anlæg af Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Helsingør med Sidebane til Klampenborg er det ikke sandsynligt, at disse ville overstige den tidligere paaregnede Sum af i det Hele 3,500,000 Rdl. Anlægget af en ny Centralbanegaard vilde ifølge Ovenstaaende koste ca. 400,000 — Ombygningen af en ny Deel af den nuværende sjællandste Bane vilde koste ca. 200,000 — Selskabets ældre Prioritetslaan, som skal indfries, udgjør 240,000 —

tilsammen . . . 4,340,000 Rdl.

Hvad Dækningen af denne Udgiftssum angaaer, da er det afhængigt af den Priis, som vil kunne opnaaes for det Prioritetslaan, som Selskabet i Genhold til Loven af 19de Febr. 1861 er blevet bemyndiget til at optage, om og hvorvidt yderligere Resourcer bør søges. Som bekjendt har Nationalbanken deraf overtaget een Million til en reen Priis af 93½ pCt.