

Endskjøndt den paatænkte Station ved Østerbro først vil faae sin fulde Betydning, naar den i det nærmest tilstødende Bykvarter i stærk Gang værende Bebyggelse udvikles videre, og navnlig saafremt enten Citadelterrainet ialtsald tildels overgaar til Bebyggelse, eller større Havneanlæg skulde blive udførte Syd for Kalkbrænderierne, saa vil denne Station dog selv uden Hensyn hertil, allerede under de nuværende Forhold være af ikke ringe Betydning og opfylde et hos den paa-gjældende Del af Befolkningen længe nærret Ønske ved i en væsentlig Grad at lette Forbindelserne imellem den østlige Del af Byen og Nordbanen med dens Sidebane til Klampenborg, medens det foreslaaede Spor herfra til den nuværende Banegaard væsentligt maa antages at faae Betydning for Godstrafikken. Saafremt der skulde udvikle sig en meget betydelig Trafik fra denne Station over Hellerup til Nordbanen og Klampenborgbanen, vil det sikkert blive nødvendigt at fortsætte Stationens Spor som særskilte Spor imellem Hellerup og Klampenborg samt muligvis paa en Del af Nordbanen, men det maa formentlig billiges, at Spørgsmaalet herom ikke alt nu er inddraget under det foreliggende Lovforslag, men forbeholdt til senere Behandling efter den til den Tid indsamlede Erfaring.

Vi maa vistnok beklage, at det ikke har været muligt at fjerne de Betæneligheder, som fra Krigsministeriets Side have stillet sig i Veien for Anlægget af Stationen paa det af Banegaardskommissionen foreslaaede Sted paa Kastellet's Glacis, hvor den vilde ligge bekvemt for Befolkningen, Nord for den nuværende Husarkaserne ved Østerbros Gab. Vi maa derfor anse det for i høi Grad ønskeligt, at det maatte lykkes Indenrigsministeriet ved fornøiede Forhandlinger med Krigsministeriet at fjerne dets Betæneligheder imod den oprindeligt foreslaaede Beliggenhed af Banegaarden. Men skulde dette for Tiden støde paa uovervindelige Banfæligheder, anse vi det for saa magtpaaliggende, at det heromhandlede Anlæg fremmes, at

man maa finde sig i de Ulemper, der ville være forbundne med det paatænkte provisoriske Banegaardsarrangement.

Den foreslaaede nye Station ved Nørrebro, hvortil, som det vil erindres, det fornødne Terrain alt for Størstedelen er erhvervet, vil formentlig faae en ikke ringe Betydning saavel for Person- som for Godstrafikken paa Nordbanen med dens Sidebane, en Betydning, der vil være navnlig for Persontrafikken, naar den nedenfor foreslaaede Forbindelsesbane med Frederiksberg Station bliver anlagt.

For at lette Forbindelsen mellem Nordbanen og Vestbanen og for at undgaae at belejre Kjøbenhavns Station med Vogne, der skulle gaa over fra den ene Banestrækning til den anden, forekommer det os hensigtsmæssigt, at der anlægges en Forbindelsesbane mellem den omhandlede Station ved Nørrebro og Frederiksberg Station. Ifølge indhentede Oplysninger vilde en saadan enkeltsporet Forbindelsesbane koste ca. 115,000 Kr. foruden Udgifter til Expropriation, som vi formene burde foretages for en dobbeltsporet Bane, medens man dog foreløbigt indskrænkede sig til at lægge eet Spor. Da dette Anlæg efter vor Formening burde udføres samtidigt med Stationen ved Nørrebro, skulle vi nedenfor foreslaa, at der gives Regjeringen Bemyndigelse til at anlægge dette lille Stykke Bane.

Fleruttallet maa, som ovenyttret, slutte sig til Forslagets Tanke om fremdeles at beholde saavel de over Roskilde førende Baners Persontrafik som Persontrafikken til og fra Nordbanen med dens Sidebane til Klampenborg, forsaavidt den sidstnævnte ikke tildels maatte gaa over til de nye Stationer ved Nørrebro og Østerbro, samlede paa den nuværende Banegaard, der, som oven bemærket, formentlig nu i det Hele har en ret heldig central Beliggenhed. Vel vilde det have været ønskeligt, om der havde foreligget en endelig Skitse til den Omdannelse, som agtes givet Hovedbygningen for Personexpeditionen paa denne Banegaard, for at flette de fornødne ud-