

Kjøbenhavns Banegaard under Overveelse, er Trafiken paa denne Banegaard i de senere Aar steget i en saadan Grad, at de derværende Lokalteter maa anses for aldeles utilstrækkelige. I hvilken Grad Trafiken paa Banegaarden i det Hele har udviklet sig, vil bedst ses ved at sammenligne Aaret 1865, det første Aar, hvori Banegaarden var i Brug, med Aarene 1871, 1875, 1879 og Finantsaaret 1883—84. Det fremgaar nemlig heraf:

1) at der til og fra Kjøbenhavns Banegaard afgik og antom følgende Antal Rejsende:

| | ad Hovedbanerne. | ad Klampenborgb. | ialt. |
|---------------------------|------------------|------------------|------------|
| i 1865..... | 638,083. | 467,984. | 1,106,067. |
| i 1871..... | 823,911. | 713,067. | 1,536,978. |
| i 1875..... | 1,217,271. | 1,070,597. | 2,287,868. |
| i 1879..... | 1,172,875. | 1,062,341. | 2,235,216. |
| imod Finantsaaret 1883—84 | 1,538,017. | 1,310,164. | 2,848,181. |

2) at der til og fra Kjøbenhavns Banegaard befordredes Gods, Fjæretøier og Kreaturer:

| | | |
|---------------------------------|-----------|----------|
| i 1865 ialt..... | 1,946,236 | Centner. |
| i 1871 — | 3,216,252 | — |
| i 1875 — | 5,756,325 | — |
| i 1879 — | 6,063,060 | — |
| imod i Finantsaaret 1883—84.... | 7,969,284 | — |

3) at der antom og afgik pr. Dag:

| | Søgnedage. | Selligdage. |
|-----------------------------------|------------|-------------|
| i 1865 ca..... | 34 Tog. | 78 Tog. |
| i 1871 — | 52 — | 100 — |
| i 1875 — | 64 — | 169 — |
| i 1879 — | 70 — | 172 — |
| imod i Finantsaaret 1883—84 | 89 — | 195 — |

I Forbindelse med Anlægget af Kjøbenhavns Havnebane blev der i Aarene 1878—80 foretaget en Udvidelse af Lokalteterne for Godsrafiken paa Banegaarden, hvorved disse bleve betydelig forøgede, og hvorved den tilstedeværende Trang til større Plads i væsentlig Grad blev afhjulpen. For Persontrafikens Vedkommende ere Forholdene derimod omtrent de samme som i 1865, idet der ingen større Udvidelser har fundet Sted i det herefter forløbne Tidsrum. Naar henfås til, at Banegaarden ved dens Bygning væsentlig kun var beregnet paa Trafiken ad Nordbanen og Vestbanen, vil det med de foranstaaende Tal for Dje formentlig være klart, at de nuværende Lokalteter ere aldeles utilstrækkelige ikke blot paa Liden, hvor der stilles ekstraordinære Krav til Jernbanerne, saasom i Julen, i Vintsen og paa forskellige Sommer-Søndage, men ogsaa under almindelige Forhold. Paa Liden som de nysnævnte, hvor en ekstraordinær Trafik finder Sted, ere Lokalteterne endog af den Befæffenhed, at Driftens Besørgelse i det fornødne Omfangstundom kan være forbunden med Fare. Under alle Omstændigheder er det sikkert, at man nu er naaet saa vidt, at Banerne, saafremt ingen Forandring foretages, kunne blive tvungne til at afvise Publikum, en Udvei, som selvfølgelig maa erkjendes for at være uaførelig. Det maa derfor anses som en uaførelig Nødvendighed, at der snarest mulig tilveiebringes en Forandring i det paagjældende Forhold.

I et Rigsdagen i Samlingen 1882—83 forelagt Lovforslag om forskellige Jernbaneanlæg ved Kjøbenhavn m. v. var der bl. A. stillet Forslag om en Udvidelse imod Ost af Kjøbenhavns nuværende Banegaard. Under Lovforslagets Behandling i Rigsdagen blev det imidlertid fra forskjellig Side gjort gjældende, at det formentlig, forinden der blev truffet endelig Bestemmelse om en saadan Udvidelse, fortjente nærmere Overveelse, om det ikke vilde være rigtigere at anlægge en egen Banegaard for Vestbanerne ved Stormgadens Forlængelse. Spørgsmaalet om Anlægget af en saadan Banegaard har herefter været gjort til Gjenstand for en omhyggelig Undersøgelse, ligesom detaillerede Planer til Banegaardens Indretning ere blevne udarbejdede. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af et Banegaardsanlæg som det omhandlede skal man ytre følgende: