

Ann. til § 27: Erhvervelse af Formue og Afdrag paa Gjælb.

Ved første Betragtning kunde det vel synes naturligt og tiltalende at benytte det store Terræn, som endnu i det væsentlige henligger ubebygget Syd for Vesterbrogade, til paa den omhandlede Maade at afhjælpe den Trang til Udvidelse af Banegaardens Lokalteter, som fra alle Sider erkjendes at være tilstede, og det vilde uægtelig være en Binding til dette Djemed af faa Raadighed over et Areal af ca. 48 Tdr. Land, som for en formentlig meget lang Fremtid vilde være tilstrækkeligt til de Udvidelser, som selv den driftigste Forventning kan stille i Udsigt. Regjeringen kan imidlertid for sit Vedkommende ikke anbefale denne Plan.

Man skal i saa Henseende først bemærke, at det er en stor Fordel, at Lokalteterne for Expeditionen af Personer til og fra de forskjellige Banestrækninger, som udgaa fra Kjøbenhavn, ere samlede paa eet Sted, saa at Rejsende, som vilde gaa fra Logene paa en Strækning til Logene paa en anden, kunne gjøre dette uden at forlade den Bygning, hvortil de ere ankomne. Denne Fordel besidder for Diebliffet Kjøbenhavns Banegaard, og at opgive den vilde fremkalde store Ubequemmeligheder baade for det reisende Publikum og for Driftsbestyrelsen, ligesom det vilde i ikke ubetydelig Grad forbyde Driftsudgifterne.

Man har vel i denne Henseende henvist til flere større Byer i Udlandet, hvor Banegaardene for de derfra udgaaende Hovedbaner som oftest ere beliggende hver for sig, adskilte ved større eller mindre Afstande, men de deraf slydende Ulemper, som i Begyndelsen ikke have været særligt fremtrædende, ere med den stigende Trafik blevne større og større, saa at man nu har søgt og i den nærmeste Fremtid agter at søge de adskilte Banegaarde indbyrdes forbundne ved enormt kostbare Anlæg af Forbindelsesbaner gjennem selve Byerne (tildels over eller under Jorden).

Det Antal Rejsende, som for Tiden i Kjøbenhavn gaar over fra nordlige til vestlige Banestrækninger eller omvendt, er ganske vist forholdsvis ikke særdeles stort, idet det udgjør mellem 15 og 16,000 aarlig, men det er stedse i Stigning, og det kan ikke betvivles at ville fremkalde væsentlige Ulemper, naar disse Rejsende skulle passere tilfods eller tilbogs imellem de tvende Hovedbanegaarde Nord og Syd for Vesterbrogade, der ville komme til at ligge i en Afstand af 1000 à 1200 Alen fra hinanden. Banernes Kjøreplaner maatte isaafald forandres, og der maatte lægges et større Tidrum imellem Ankomst og Afgang af korresponderende Tog fra den ene Banestrækning til den anden, end det nu er nødvendigt. Reiserens Tidslængder vilde derved blive større, og dette vilde navnlig være af Betydning for kortere Reiser, f. Ex. imellem Hillerød og Roskilde.

Efter Ministeriets Formening maa man være i høi Grad betænkelig ved at forandre de i den omhandlede Henseende bestaaende Forhold, og man maa ikke overse Forfjellen imellem at borttage Goder, hvortil Befolkningen har vænnet sig, og at finde sig i ældre bestaaende Ulemper, som ved Banen maatte ere blevne mindre følelige.

Man kan derhos ikke se bort fra, at Frederiksberg Station, der, saaledes som det nedenfor nærmere skal paavises, i den senere Tid har faaet en uventet Udvikling, vil tabe meget betydeligt, naar Hovedruten for Logene paa de vestlige Baner til og fra Kjøbenhavn ikke længere gaar over denne Station, idet den da kommer til at ligge paa en lidet benyttet Siderute, hvorfra der vel vilde kunne arrangeres Tog til og fra de forskjellige Baner, men dog uden at disse kunde blive saa hyppige og bekvemme som den Forbindelse, der bestaar, saalænge Frederiksberg Station forbliver beliggende ved Hovedruten.

Endvidere skal man fremhæve et formentlig vigtigt Forhold, der ikke tidligere synes at have været tilstrækkelig paaagtet under de Forhandlinger, som have fundet Sted angaaende Udvidelse af Kjøbenhavns Banegaard, nemlig den Maade, hvorpaa Kjøbenhavns By og dens tilgrændsende Forstæder efter de naturlige Forhold maa udvikle sig. Denne Udvikling kan ikke ske imod Ost, men maa nødvendigvis ske imod Nord, Vest og Sydvest, og Kjøbenhavns nuværende Banegaard, der har en særdeles bekvem Beliggenhed som Centrum for den indre By og hele Vesterkvarteret udtil Ørstedesvej og Matthæuskirken, taber en Del af sin Betydning for de nye Bydele, jo mere disse udvide sig mod Vest og Nord samt Sydvest. Disse Bydele kræve egne, nye Centra, bekvemt beliggende for dem. Et saadant Centrum for den vestligste Bydel er allerede dannet ved Frederiksberg Station, og Udviklingen der har i de senere Aar været særdeles betydelig og lærerig. Antallet af afgaaende og ankomende Personer til og fra Frederiksberg Station er saaledes steget fra ca. 43,000 i 1878 til ca. 84,000 i 1882 eller med henved 100 pCt., medens Antallet af ankomende og afgaaende Personer paa Hovedbanerne til og fra Kjøbenhavns Station i samme Aar er steget fra 1,130,000 Personer til 1,438,000 eller med ca. 28 pCt. Paa samme Maade er Vægten af afgaaet eller ankommet Gods paa Kjøbenhavns Station fra 1878 til 1882 steget fra 5,465,000 Centner til 7,657,000 Centner eller med ca. 40 pCt., medens Godsmængden paa Frederiksberg Station i samme Tidrum er steget fra 285,000 Centner til 608,000 Centner eller over 110 pCt. Dette For-