

Her agter man altsaa at tilvejebringe netop den samme Ordning som den, Regeringen ved sin Plan søger at bevare Muligheden for at gennemføre. Og kan man, i Hamborg saaledes se sin Fordel ved at nedlægge de hidtil eksisterende, til Dels meget anfelige Banegaarde for med meget store Ofre at centralisere Trafikken, ligger det nær at antage, at en lignende Løsning ogsaa maa være den rette hos os, hvor Jernbanetrafikken og de eksisterende Forretningsforhold ere analoge med Hamborgs, medens de staa Forholdene i London meget fjernt.

Hvad selve det af Ingeniør Gunn fremsatte Banegaardsforslag angaar, da er Hovedtanken deri:

- 1) at flytte Maskinværkstederne til Nørrebro Station og delvis inddrage det af disse optagne Areal under Godsstationen,
- 2) at inddrage under fidsincævnte en Del af Filtterarealet imod at afgive det Vestrupske Areal ved Gl. Kongevej samt endvidere beslaglægge et Areal ved St. Jørgens Sø's nordlige Ende og en smal Strimmel af Ejendommene Best for nævnte Sø,
- 3) at forlægge Farimagsgvejen mod Ost paa Strækningen ud for Vandværket og derved skaffe Plads til at bygge en Personstationsbygning af tilstrækkelig Størrelse uden om den nuværende,
- 4) at anlægge en selvstændig Klampenborg Kopstation paa den nuværende Plads.

Tanken om at flytte Værkstederne andetteds hen og udvide Godsstationen ved det derved frigjorte Areal samt at forlægge Farimagsgvejen mod Ost blev allerede for ca. 14 à 15 Aar siden fremsat i den 1ste Banegaardskommission, ligeledes Planen om at udvide sig paa Filtterarealet (dog paa det hele Areal og ikke som her foreslaet kun paa en ubetydelig Del af samme), ligesom man ogsaa den Gang lagde Beslag paa Labegaardsmarken og en Del Arealer Syd for Vesterbrogade. Sjællandske Statsbaners Direktion fremkom et Par Aar senere med et lignende Forslag væsentligt kun forskelligt ved, at Erhvervelsen af Filtterarealet blev opgivet, og at Værkstederne flyttedes ud til en af Forstadsstationerne, og endelig sluttede den af Mindretallet i den sidste Banegaardskommission af 1886 fremsatte Plan sig temmelig nøje til dette Forslag.

Planen om en ny stor Personstation, bygget udenom den nuværende og en selvstændig Klampenborg Kopstation ud for Nørrefarimagsgade, er næsten identisk med en af et Mindretal i den første Banegaardskommission fremsat Tanke. Det har altsaa ved det nu foreliggende Forslag ikke manglet paa Forbilleder; men Følgen heraf er, at de samme Anker, som atter og atter ere fremsatte mod disse gamle Forslag, og som nærmere behandles i den sidste Banegaardskommissions Betænkning (s. Etz. pag. 14 flg.) paa ny kunne gøres gældende i fuldt Omfang mod det nuværende. I Hovedtrækkene ere de vigtigste af disse Indvendinger:

- a) at Forbindelsen mellem Hovedstationen og Østerbro Station paa Grund af sin betydelige Længde ikke kan fyldestgøre de Fordringer, som maa stilles til den, naar en hensigtsmæssig Drift skal kunne opnaas,
- b) at de foreslaede Anlæg til Optagelse af Person- og Godstrafik hverken kunne anses for tilstrækkelige eller for hensigtsmæssige,
- c) at Forslaget ikke tager tilstrækkeligt Hensyn til Tilvejebringelsen af de fornødne Indløbsspor til Hovedstationen,
- d) at man næppe vil være i Stand til at fjerne Niveauoverførslerne i Nærheden af Hovedstationen og erstatte dem med Viadukter.

Af disse væsentlige Anker er navnlig Anledning til særlig at omtale den sidste, da Nødvendigheden af at fjerne Niveauoverførslerne vil blive større end nogen Sunde, naar den omhandlede Plan gennemføres, idet man foruden den egentlige Trafik endvidere vil belejre Overførslerne med hele den særdeles hyppige Passage af Maskiner og Bogne til og fra Værkstederne og Depotet paa Nørrebro Station.