

Jorflaget omtaler ikke Løsningen af dette Spørgsmaal nærmere, idet Jorflagstilleren indskrænker sig til at udtale, at Niveauoverførslerne efter hans Jorflag kunne fjernes lige saa let som efter Regeringens.

Bortset fra, om det overhovedet er muligt at udføre dette Arbejde samtidig med, at Banerne holdes i fuld Drift, hvilket efter dette Jorflag vil være nødvendigt, er Baastanden urigtig. Konsekvensen af Planen vil være, at Bodrofsvej-Overførslen nødvendigvis maa nedlægges, og Banegaardens Horizontalparti maa strække sig saa langt mod Nord, at det vil være umuligt at komme op over Østfedsvej uden ved at anvende Stigninger, der ere stærkere end 1:100. At føre Hovedbanerne over med saadanne Stigninger vilde imidlertid være forkasteligt, thi da Vestbanen har en Maksimalstigning af 1:250 og Syd- og Nordvestbanen af 1:175 vilde disse Baners Trafikveie derved formindstes i en usforvarlig Grad.

I Regeringens Jorflag er Forholdet anderledes, idet Hovedbanerne føres med deres reglementerede Maksimalstigninger ud gennem Valby Bakke, medens Kjøbenhavn—Frederiksberg just derved kan frigøres for de sværeste Tog. Regeringsforflaget letter derfor i høj Grad de nuværende Niveauoverførsler og tillader derved at udstyde Spørgsmaalet om disses Fjernelse til Fremtiden.

Derimod er denne Mulighed ikke til Stede for Ingeniør Lunns Jorflag, idet den tilstedeværerende Trafik vil blive væsentlig forøget. Man kan ikke gaa uden om dette Spørgsmaal ved at henvide til, at disse Niveauoverførsler ikke behøve at fjernes, eller at det i hvert Fald er en, Banen uvedkommende Sag; thi Færdselen vil snart blive i den Grad hemmet, at en anden Ordning vil blive uundgaaelig, og man staar da over for en, praktisk talt, saa godt som uløselig Opgave.

Den med Jorflaget følgende Plan til en ny Kjøbenhavns Banegaard er derhos paa flere Punkter lidet hensigtsmæssig og i adskillige Henseender usuldstændig.

Af Personstationens 6 Perroner ere de 2 viste saa smalle, at de formentlig kun kunne tænkes anvendte som Bagageperroner; men værre er det dog, at hele Indførslen til Personbanegaardens Perronpor er i høj Grad mangelfuld. Som Planen viser, staa de to sydligste Spor kun i Forbindelse med Godsstationen, og der bliver derefter, naar Hensyn tages til, at et Spor er udelukkende Ranger- og Maskinspor, kun 4 Spor tilbage til Personstationerne. Da endvidere de to af Sporene selvfølgelig maa være forbeholdte Frederiksberglinierne, bliver der kun 2 Spor tilbage til fælles Brug for Nord- og Klampenborglinierne, et Forhold, der allerede nu er til største Gene for Trafikken, og som vil blive fuldstændig uholdbart efter Rystbanens Anlæg, samtidig med, at Maskindepotet flyttes til Nørrebro Station.

Klampenborgstationen frembyder ikke gode Forhold, idet Perronanlægene ere utilstrækkelige, thi medens Perronlængden paa den nuværende Klampenborg Station er c. 740', er den efter den foreliggende Plan kun 530' à 560' (et ordinært Klampenborgtog i Sommerstationen er c. 600' langt). For begge Personstationer gælder det, at der i høj Grad mangler de nødvendige Depotspor, og at Afgangen til dem, der er, er mangelfuld, ligesom Planen ganske mangler Anvendelse af de fornødne Læsespor for Kl- og Postgods.

For Godsbanegaardens Vedkommende henledes Opmærksomheden straks paa, at Varehusene ere bibeholdt uforandrede, uagtet det allerede i Bilag 11 til Kommissionsbetænkningen af 1888 er oplyst, at de i Øjeblikket ere for smaa (pag. 144), og enhver Udvidelse af Varehusene er efter Planen umulig. Læsevejene ere vel udvidede, men de vesligst beliggende ere vanskeligt tilgængelige paa Grund af de talrige krydsende Spor, og deres Værd derfor temmelig tvivlsom. Ligeledes mangler der Plads til tomt Retourgods og midlertidig Henlæggelse af Vognladningsgods. De nuværende Kampeanlæg til Forjendelse af Kreaturer og Røretøjer ere bortfaldne ved den projekterede Indførsel til Godsbanegaarden, uden at det ses, at der er givet Erstatning for dem anderledes. Derhos ligge Rangersporene paa Godsbanegaarden uheldigt, i hvilken Henseende særlig fremhæves, at 10 af de vigtigste Godsspor udmunde i et og samme Forbindelsesspor og altsaa næsten aldeles blokere hinanden.

Medens man paa den nuværende Banegaard i Hovedsporene holder sig til en Minimalradius i Kurven af c. 1000' og i Indløbet 1200' anvendes paa Planen næsten udelukkende Radier, der ere lig med eller mindre end 750'. I saadanne Kurver kan man imidlertid ikke indlægge Sporstifter paa den konkave Side; og da dette