

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

656.8
TEKNISK BIBLIOT.
Danmarks Tekniske Højskole

BETÆNKNING
AFGIVEN AF DEN
KJØBENHAVNSKE
HAVNEBANekommission
1918.



UDGIVET AF KOMMISSIONEN
KØBENHAVN

625.1 L. Bet- *gl*

Dammath (Baneegaards forholdene i Kbh.)

656.2

Dansk Ingeniørforening
Bogsamling.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BETÆNKNING

ANGAAENDE

EN JERNBANEFORBINDELSE MELLEM DEN KJØBENHAVNSKE HAVNEBANES NORDLIGE OG SYDLIGE DEL

AFGIVEN AF DEN AF
MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER UNDER
10. FEBRUAR 1916 NEDSATTE

KOMMISSION



Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

KØBENHAVN

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1918

udpeget af Københavns Borgerrepræsentation:

Ingeniør *J. Rump*;

udpeget af Grosserer-Societetets Komité:

Grosserer *C. Lillianschiold*, R. af Dbg.;

udpeget af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Direktør *Carl Will*, K. af Dbg., Dbm.

Endvidere har Ministeriet besluttet Fuldmægtig og Ekspeditionssekretær *A. Holck Colding* til Medlem af Kommissionen samt overdraget ham at varetage Sekretærforretningerne ved Kommissionen, hvorhos man har underrettet Kommissionens Medlemmer om, at de fra dem vil modtage Meddelelse om Tid og Sted for Kommissionens Møder.

Hassing Jørgensen.

T. F. Krarup.

Hr. Generaldirektør, Departementschef *Fr. Nordlien*, K. af Dbg., Dbm., Fm.“

Efter at Kommissionen havde afholdt et Par forberedende Møder, nedsatte den et Udvalg, bestaaende af Kommitteret *C. F. S. Ernst*, Havnedirektør (senere Borgmester) *H. C. V. Møller*, Trafikbestyrer *J. I. C. Skovsted* og Ingeniør *J. Rump*, til at undersøge de tekniske Muligheder for Anlægget af den omhandlede Forbindelsesbane, hvilket Udvalg i Forbindelse med Fuldmægtig (senere Kontorchef) *Holck Colding* derefter bl. a. udarbejdede det nedenfor omtalte Projekt med tilhørende Beskrivelse, Planer og Overslag.

Efter at Projektet var blevet behandlet og tiltraadt af den samlede Kommission, nedsattes et andet Udvalg, bestaaende af Trafikbestyrer *J. I. C. Skovsted*, Grosserer *C. Lillianschiold*, Kontorchef *C. Bayer*, Direktør *Carl Will* og Kontorchef *Holck Colding*, til at overveje den trafikale Side af Sagen samt til navnlig at overveje, hvilke Fordele og hvilke Ulemper Anlægget af Forbindelsesbanen vilde medføre for Statsbanerne, Skibsfarten og Handelsstanden.

De af dette Udvalg fremsatte Udtalelser blev derpaa drøftet af Kommissionen i nogle Møder, hvorefter Kommissionen har afgivet nedenstaaende Betænkning.

Den københavnske Havnebane udgaar, jfr. § 1 i reglementariske Bestemmelser og Takster for Befordring af Gods m. m. over de til de danske Statsbaner hørende Havnebaner af 26. Oktober 1911 samt de vedhæftede, med 1—4 mærkede Planer, dels fra Københavns Godsbanegaard, dels fra Østerbro, og deles herved i en sydlig og en nordlig Del. Den sydlige Del bestaar af Strækningen fra Københavns Godsbanegaard til Langebro (Station Kalvebodstrand), der fortsættes dels videre over Langebro til Islands Brygge (Station Islands Brygge), dels over Frederiksholmskanal Broen gennem Kristiansgade over Børsgade og Børsbroen gennem Havnegade (Station Havnegade). Den nordlige Del bestaar af Strækningen fra Østerbro Station til Toldboden (Toldbodstationen), hvorfra den fortsættes videre til Sydenden af Larsens Plads (Station Larsens Plads).

I trafikmæssig Henseende regnes endvidere Sporet fra Godsbanegaarden til Kvægtorvet (Københavns Kvægtorvsstation) og den i Henhold til Bevilling paa § 27 II. A. a. 12. paa Finansloven for 1904—05 og Overenskomst mellem Generaldirektionen for Statsbanerne og Københavns Kommune af 6. og 12. November 1906 anlagte Forlængelse af Havnesporene fra Langebro til Kløvermarksvej (Station Kløvermarksvej) som henhørende til de københavnske Havnebaner, medens de i Henhold til § 3 i Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 om Anlæg af en Frihavn ved København m. v. og § 2 i Lov Nr. 64 af 7. April 1899 om Tillæg til Frihavsloven anlagte Lade- og Rangeringsspor i Frihavnen, der er bekostede og trafikeres af Frihavsaktieselskabet, samt det i Henhold til § 1 i Lov Nr. 83 af 8. Maj 1894 om forskellige ny Statsbaneanlæg i og ved København anlagte Dampfærgeleje i Frihavnen med tilhørende Sporforbindelse til Østerbro Station i Henhold til den citerede § 1 i Reglementet af 26. Oktober 1911 ikke medregnes til Havnebanen.

Det oprindelige Spor fra Godsbanegaarden til Havnegade blev allerede bygget i Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede i Henhold til Lov Nr. 59 af 24. Maj 1875, som i § 1, 2det Stykke, bemyndigede Regeringen til at meddele det sjællandske Jernbaneselskab Eneret paa Anlæg og Drift af en Jernbane, der fra Københavns Banegaard skulde føres over Vesterbro, gennem de ny Gader, som agtedes anlagte Syd for Vesterbro, til Kalvebodstrand og derfra forbi Langebro ad Kristiansgade over Børsgraven til et Punkt i Nærheden af Nyhavn.

I Lovens § 3 bestemtes, at Koncession kun kunde gives paa Betingelse af, at Københavns Kommune uden Vederlag bl. a. afgav de til Banen fornødne Grunde, som ejedes af Kommunen. For øvrigt skulde Ekspropriationsudgifterne i Henhold til samme Paragraf afholdes af Koncessionshaverne.

I Henhold til denne Lov udfærdigedes der Koncession paa Banen for det sjællandske Jernbaneselskab af 28. September 1877 med Ændring af 11. Maj 1878, hvorhos der mellem Jernbaneselskabet og Københavns Kommune angaaende Banens Anlæg oprettedes den som Bilag 1 vedhæftede Overenskomst af 3. August 1878, approberet af Indenrigsministeriet den 6. September s. A.

Den nuværende københavnske Havnebane.

De under Godsbanegaarden hørende Strækninger. Anlægget af det ældste Spor til Havnegade.

**Overens-
komsten af
3. August
1878.**

I denne Overenskomst bestemtes bl. a. i § 4 med Hensyn til Terrainets Regulering og Brolægning, Chaussering etc., at Selskabet ikke skulde deltage i Udgifterne ved Arbejder af denne Art, der foretoges førend eller samtidig med Havnesporets Anlæg. Saafremt Sporet skulde blive anlagt, førend de dertil fornødne Arealer ved Kommunens Foranstaltning definitivt var regulerede, brolagte eller chausserede, skulde Kommunen refundere Statsbanerne Udgifterne hertil. Overalt, hvor derimod Sporene m. m. blev anbragt paa Arealer, der allerede var definitivt regulerede, brolagte eller chausserede, skulde Selskabet for sin Regning udføre den fornødne Efterregulering og Omlægning af Brolægningen etc. Efter Sporenes Anlæg skulde Selskabet for sin Regning vedligeholde Brolægning eller Chaussering m. m. i $4\frac{1}{2}$ Fods Afstand til hver Side af hvert Spors Midtlinie og skulde endvidere bekoste den Omlægning af Brolægning eller Chaussering, som maatte blive nødvendig ved Vedligeholdelse eller Fornyelse af Spor med Tilbehør. Naar Kommunen maatte foretage Opgravninger eller andre Arbejder paa de Arealer, der indtages af Sporene med Tilbehør, da skulde saadanne Arbejder ligesom Arealernes og Sporenes paafølgende Restitution ske for Kommunens Regning.

I Overenskomstens § 5 bestemtes i Overensstemmelse med Loven, at Kommunen skulde vederlagsfrit afgive de til Anlægget fornødne Arealer, for saa vidt de tilhørte Kommunen, og ved Overenskomstens § 6 forpligtede Kommunen sig til over Frederiksholmskanal og Børsgraven at bygge Broer, som kunde tjene saavel den almindelige Færdsel som Jernbanefærdslen, og saaledes, at Selskabet kun skulde bære den Del af Udgifterne ved Broanlæggene, som svarede til den Bekostning, som Selskabet vilde have haft ved at anlægge Broerne alene for Havnebanens Skyld og til udelukkende Benyttelse for samme, medens Kommunen skulde bære alle øvrige Udgifter ved disse Anlægs Udførelse, som foranledigedes ved, at disse Broer tillige skulde bygges for almindelig Færdsel.

Kommunen paatog sig derhos at vedligeholde Broerne og at sørge for deres Aabning, Lukning og Belysning, mod at Selskabet ydede enten aarlig eller een Gang for alle et Bidrag til Broernes Vedligeholdelse, afpasset efter den for den respektive Afbenyttelse bestemte Brobredde.

Udgifterne ved Sporanlægget afholdtes i øvrigt af Selskabet.

**Kalvebod
Brygge.**

I Henhold til den foran citerede Lov af 24. Maj 1878 blev der anlagt Bolværksspor langs den daværende Vestre Gasværkshavn. Disse Spor blev, da den ny Godsbanegaard blev anlagt i Henhold til Lov Nr. 83 af 8. Maj 1894 — hvilket Anlæg bl. a. medførte, at Gasværkshavnen flyttedes mod Øst ud til dens nuværende Beliggenhed — erstattet med de nuværende Spor i Kalvebod Brygge (Station „Kalvebodstrand“), jfr. Overenskomst mellem Staten og Københavns Kommune af 4. Marts 1893 med de dertil hørende tekniske Bestemmelser af s. D.

Til forskellige Tider er [der af Statsbanerne foretaget mindre Omlægninger og Udvidelser af de foran omhandlede Sporstrækninger, saaledes er der bl. a. i Anledning af Englandsbaadenes Flytning til Kristiansgade

foretaget nogle Udvidelser af Sporanlægget Nord og Syd for Frederiksholms Kanal, hvortil Udgifterne i Henhold til Ministeriet for offentlige Arbejders Skrivelse til Generaldirektionen for Statsbanerne af 26. September 1913 affholdtes af Banerne. Endvidere er der fra Sporet i Kalvebod Brygges Baggade for Kommunens Regning anlagt et Sidespor til den i 1910 opførte kommunale Flæskehal.

Som Følge af disse Forandringer er flere Slags Overbygninger repræsenterede i de nuværende Spor.

I Kalvebod Brygges Forgade er saaledes to Spor lagt med Haarmannskinner, medens Sporet i Baggaden er lagt med Vignoleskinner (32 kg) uden Kontraskinner, idet der her ikke er paaregnet nogen Færdsel paa langs ad Sporet med almindelige Færdselsvogne. Paa begge Sider af Skinnerne er der anbragt 2 Rækker Brosten, saaledes at Sporrillen begrænses af disse. Sporet til Flæskehallen er lagt med Phønixskinner.

Ved den sydlige (vestlige) Ende af Sporet i Kalvebod Brygge er dette fortsat dels i et Spor til Valby Gasværk, dels i et Spor til Havnevæsenets Arealer ved Enghave Brygge.

Fra Langebro til Havnegade er Banen enkeltsporet, bortset fra Læsse- og Sidesporene Syd og Nord for Frederiksholms Kanal.

I Kristiansgade findes en Drejeskive, hvorfra der udgaar Sidespor til Tøjhuset. Endvidere findes 2 private Sidespor til Sukkerfabrikkernes Ejendom.

Mellem Langebro og Frederiksholms Kanal er Sporene lagt dels med Phønix-, dels med Haarmannskinner. Sporene i Kristiansgade er gamle og let byggede (Vignoleskinner med Kontraskinner).

Fra Sukkerraffinaderiet i Kristiansgade indtil Børsbroen er Sporet lagt med Haarmannskinner. Over Børsbroen er Sporet lagt med 32 kg Vignoleskinner. Radius paa Sporkurven over Børsbroen er ca. 300 Fod = 94 m.

I Havnegade er der eet Spor langs Kajen og eet længere tilbage. Afstanden fra det førstnævnte til Forkant af Kajmur er ca. 6 m og Afstanden mellem Sporene ca. 10 m. De to Spor er forbundne ved Skraaspor. Ud for Ejendommen Nr. 37—39 i Havnegade findes en Drejeskive, fra hvilken der fører et Spor ind i Ejendommen.

I Havnegade findes dels Spor med Phønix- eller Haarmannskinner, dels gamle Spor af Vignoleskinner, svarende til de gamle Spor i Kristiansgade.

Den nuværende Kajmur paa højt Pæleværk ud for Havnegade er opført i Aaren 1890—98 paa 6,9 m Vanddybde. Kajmuren kostede 620 Kr. pr. løb. m.

Sporene over Langebro, der er lagt som Dobbeltspor, blev anlagt samtidig med den i Aarene 1900—03 stedfindende Ombygning af Broen, idet man af Hensyn til Bekostningen fandt det rettest at udføre Arbejdet allerede den Gang uden Hensyn til, at der endnu ikke var Brug for Sporene. Udgifterne ved Sporenes Anlæg blev — ligesom de øvrige Udgifter ved Broens Ombygning — affholdt af Københavns Kommune med $\frac{2}{3}$ og af **Langebro.**

Kjøbenhavns Havnevæsen med $\frac{1}{3}$. Det var herved Tanken, at paa-gældende Beløb skulde refunderes, naar der senere maatte blive anlagt en Stats- eller Privatbane til Amager, men nogen saadan Refusion har ikke fundet Sted. Angaaende Udgifterne ved Vedligeholdelsen af Jernbanesporene paa Broen har Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse til Havnedirektøren i København af 3. Juni 1914 resolveret, at disse Udgifter maa paahvile Statsbanerne (selvfølgelig bortset fra de Udgifter, som det maatte paahvile Kommunen at refundere Statsbanerne i Anledning af Sporvognenes Medafbenyttelse af Sporene).

**Islands
Brygge.**

Sporene i den ydre Kajgade („Forgaden“) paa Islands Brygge er anlagt i Henhold til Bevilling paa § 27 II. A. a. 12. paa Finansloven for Finansaaret 1904—05 og blev paabegyndt i Henhold til Post 3 i den som Bilag 2 vedhæftede Overenskomst af 3. Marts 1904 mellem Statsbanerne og Havnevæsenet, ved hvilken Overenskomst Statsbanerne indgik paa paa deres Bekostning at anlægge to Spor i Bryggens Forgade, hvilke Spor skulde sættes i Forbindelse med Sporene over Langebro og herved i Forbindelse med det til Godsbanegaarden førende Havnebanespor. Vejbe-fæstelsen paa Sporterrainen er Statsbanerne uvedkommende, medens Vedligeholdelsen af Sporene med Sporskifter paahviler disse. Sporene i den indre Kajgade paa Islands Brygge („Baggaden“) blev samtidig lagt af Havnevæsenet for dettes Regning. Saavel Sporene i Forgaden som Sporene i Baggaden er senere blevet forlængede; Udgifterne herved er, for saa vidt angaar Sporene i Forgaden, afholdt af Statskassen i Henhold til Ministeriet for offentlige Arbejders Resolutioner i Skrivelser til Generaldirektionen for Statsbanerne af 14. Februar 1907 og 23. December 1913, medens Udgifterne til Forlængelsen af Sporene i Baggaden samt til Anlægget af det i 1916 anbragte 3die Spor i Baggaden er afholdt af Havnevæsenet.

Sporene i Bryggens Forgade er lagt med almindelige Haarmannskinner. Sporene i Baggaden er lagt med 32 kg Vignolesskinner med Kontraskinner ved Overkørslerne. Den sidste Forlængelse af Sporene i Forgaden er dog udført med Phønixskinner.

Radius i Sporkurverne ved den vestlige og østlige Side af Langebro er ca. 90 m.

Paa Plan 4 findes en Oversigtsplan over Islands Brygge med Spor-anlægget dersteds.

**De under
Østerbro Sta-
tion hørende
Strækninger:
Frihavnen—
Nordre Told-
bod.**

Haynebanen fra Frihavnen til Nordre Toldbod er anlagt i Henhold til § 2 i Frihavnsloven (Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891), som i § 2 be-myndigede Indenrigsministeren til at føre Jernbanespor fra Frihavnen til Kjøbenhavns Toldbod og over Vognmandsmarken til den nordsjællandske Jernbane samt til i Forbindelse med disse Sporanlæg at indrette en Ran-geringsstation ved Frihavnen. Til Anlægget af disse Sporforbindelser, der i alle Henseender skulde betragtes som en Del af Statsbanenettet, kunde der i Henhold til Lovens § 5 anvendes et Beløb af 905,000 Kr. foruden

Ekspropriationsudgifter. Sporet blev, efter at Østerbro Station var blevet anlagt i Henhold til Lov Nr. 83 af 8. Maj 1894, sat i Forbindelse med denne.

Sporene fra Nordre Toldbod til Larsens Plads er anlagte i Henhold **Nordre Told-** til Lov Nr. 82 af 11. Maj 1897, som bemyndigede Indenrigsministeren til **bod—Larsens** for Statskassens Regning at tilvejebringe en Sporforbindelse med fornødent Rangeringsspor fra Københavns Nordre Toldbodplads til Sydgrænsen af Søndre Toldbodplads og derfra saa langt, der uden Ekspropriation eller anden Godtgørelse kunde faas Areal til Raadighed, over Larsens Plads, langs Korntørringsmagasinet indtil Sankt Annæ Plads, samt til til Tilvejebringelse af den omhandlede Sporforbindelse og til den fornødne Udvidelse af Toldboden m. m. at anvende et Beløb af 360,000 Kr.

Angaaende Vedligeholdelsen af Vejbefæstelsen ved Sporene fra Frihavnen til Larsens Plads har der mellem Statsbanerne og Havnevæsenet været ført forskellige Forhandlinger, der endnu ikke er afsluttede.

Banen er enkeltsporet fra Frihavnen til Larsens Plads. Paa Larsens Plads er der 2 Spor med tilhørende Forbindelsesspor, desuden er der her private Sidespor tilhørende Aktieselskabet. Bortset fra de private Spor er Sporene lagte med den almindelige Haarmannske Svelleskinne med Skinnen hvilende direkte paa Ballasten.

Ud for Søndre Toldbod er Afstanden fra Spormidten til Forkanten af Kajmuren 6,1 m; paa Larsens Plads er den tilsvarende Afstand kun 3,2 m og Afstanden mellem de to Spor 7,9 m.

Den ud for den nordlige og største Del af Søndre Toldbod værende Kajmur paa højt Pæleværk blev bygget i 1898—99 paa 6,9 m Vanddybde; Kajmuren kostede 597 Kr. pr. løb. m.

Ud for den sydligste Del af Søndre Toldbod findes et ældre Bolværk paa 6,3 m Vanddybde, bygget i Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede.

Ud for den nordligste Del af Larsens Plads findes et ældre Bolværk, bygget i 1882 paa 6,3 m Vanddybde, medens Bolværket paa den sydlige og største Del af Pladsen i Aarene 1900—01 blev erstattet med en Kajmur paa højt Pæleværk paa 8,1 m Vanddybde, idet Bredden af Kajen samtidig forøgedes. Kajmuren kostede 1,040 Kr. pr. løb. m.

Kajmuren ud for Korntørringsmagasinets Grund blev bygget i 1905—06 paa 7,5 m Vanddybde.

Ved Behandlingen af Frihavnsloven i Landstinget i 1889—90 blev **Oversigt over** Spørgsmaalet om en Sporforbindelse mellem Toldboden og den fra Vest- **det historiske** banegaarden udgaende Havnebane rejst. I Frihavnsloven var optaget **Forløb af** Anlægget af en Sporforbindelse mellem Frihavnen og Toldboden, og i **Spørgsmaalet** Udvalget kom da den Tanke frem, at denne Bane muligvis burde for- **om en For-** bindelse mel- **lem Havne-** længes mod Syd og over Nyhavn og sættes i Forbindelse med Sporene i **banens nord-** Havnegade. Udvalget anmodede Ministeren om at lade denne Sag nær- **lige og syd-** mere overveje og undersøge, og et Medlem af Udvalget (Grosserer H. **lige Del.** Hansen) stillede endogsaa Forslag om at optage en Bevilling til Spor-

anlægget i Loven. Ved Frihavnslovens anden Behandling udtalte Ministeren, at man langt fra kunde udføre denne Sporforbindelse for den af H. Hansen foreslaaede Bevilling (415,000 Kr.) dertil. Sporforbindelsen vilde mindst koste 1,000,000 à 1,200,000 Kr., uden at man dog kunde svare for dette Beløb, da der ikke havde været Tid til at foretage andet end en foreløbig Kalkulation. Desuden vilde det Projekt, som var fremme i den Retning, være belemrende for Kvæsthusgade og medføre andre Vanskeligheder. H. Hansen tog da sit Forslag tilbage.

Efter Rigsdagssamlingens Slutning modtog Ministeriet fra Havnevæsenet 5 alternative Forslag med tilhørende Overslag til den paagældende Sporforbindelse. To af disse Forslag førte Sporene gennem Holbergs- og Toldbodgade, og Udgifterne ved Forslagenes Gennemførelse var anslaaet at ville udgøre fra ca. 1,000,000 Kr. til aa. 1,300,000 Kr.

**Skrivelse
fra Over-
ingeniøren
ved Stats-
baneanlægene
af 7. Juli
1890.**

Disse Forslag tilstilledes Overingeniøren for Statsbaneanlæggene til Erklæring, hvilken Embedsmand i sin som Bilag 3 vedhæftede Svarskrivelse af 7. Juli 1890 bl. a. udtalte, at de anførte Summer langt fra vilde vise sig tilstrækkelige paa Grund af de Ændringer, der maatte foretages i Projekterne, hvis man vilde opnaa et blot nogenlunde tilfredsstillende Anlæg.

Det vilde saaledes navnlig være nødvendigt at anvende betydeligt fladere Kurver end forudsat i Projekterne, hvor der for at kunne passere de forskellige Gadehjørner m. m. var anvendt Kurver af 250' Radius, medens de mindste Kurver i den eksisterende Havnebane havde en Radius af 300 Fod, hvad der allerede var for lidt. Overingeniøren fraraadede derfor meget, at der ved de ny Anlæg anvendtes Kurver med en mindre Radius end 450 Fod.

Anvendelsen af saadanne Kurver vilde imidlertid medføre betydelige Forandringer i de fremsatte Projekter, og navnlig vilde alene af denne Grund de Projekter, der foreslog at føre Banen gennem Holbergs- og Toldbodgade, være uigennemførlige, rent bortset fra, at det efter Overingeniørens Formening maatte anses for ugørligt af Hensyn til Publikums Sikkerhed at etablere Jernbanetrafik igennem to saa befærdede Gader som Holbergsgade og den kun 20 Alen brede Toldbodgade.

I Projekterne var derhos kun forudsat Anlæg af et enkelt Spor, hvad der vilde være aldeles utilstrækkeligt, da selv en enkelt Jernbanevogn, der læssedes ved Bolværket, vilde standse al Trafik paa Sporet. Overingeniøren formente derfor, at der maatte paaregnes mindst to og helst tre Spor, nemlig et til Læssespor ved Bolværket, et til Rangering og Henstilling af Vogne og et til Passage for Togene. Dette vilde imidlertid atter medføre, at det paa Strækningen fra Kvæsthusgade til Nordre Toldbod vilde blive nødvendigt at rykke Bolværket ca. 10 Alen længere ud i Havnen for at faa fornøden Plads til Sporene og til Kørevej langs disse.

En tilfredsstillende Sporforbindelse mellem Toldboden og Havnegade skønnedes derfor at kræve følgende Foranstaltninger:

1. En Udrykning af Bolværket paa Strækningen fra Kvæsthushavnen til Nordre Toldbod og Anlæg af to à tre Spor samt en Kørebane langs dette Bolværk,

2. En Fyldning af den inderste Del af Kvæsthushavnen.
3. Et enkelt Spor gennem Kvæsthusgaden med et Broanlæg over Nyhavn.

Disse Foranstaltninger ansloges at ville medføre en Udgift af ca. 1,700,000 Kr.

Overingeniøren fremhævede sluttelig, at der i foranstaaende Udvikling kun var tænkt paa en lokal Jernbanetrafik mellem Toldboden og Frihavnen paa den ene Side og Havnegade paa den anden Side, medens de omhandlede Anlæg ikke vilde kunne betragtes som egnede til at danne en Forbindelsesvej mellem Frihavnen og Centralbanegaarden, samt at den eksisterende Havnebane, der i og for sig allerede var utilstrækkelig lige overfor den forhaandenværende Trafik, neppe vilde være i Stand til ved Siden heraf at optage hele den betydeligt større Trafik, som det maatte forventes, at Frihavnen vilde medføre.

I Rigsdagssamlingen 1890—91 forelagdes Frihavsloven i Folketinget. I Bemærkningerne til Lovforslaget udtaltes, at man ikke havde fundet Anledning til at optage Sporforbindelsen i Loven, da Anlægget vilde være for dyrt.

Ved Lovens første Behandling udtalte C. Hage, at han havde set Planer og Overslag, som han troede var udarbejdede af en kompetent Ingeniør, og efter dette skulde Sporforbindelsen kunne udføres for et Beløb af 700,000 Kr. Grunden til denne store Forskel mellem Regeringens og det private Overslag ses af den af Folketingets Udvalg angaaende Frihavsloven under 7. Marts 1891 afgivne Betænkning.

I denne meddeltes bl. a., at Udvalget angaaende Spørgsmaalet om en Sporforbindelse mellem Toldboden og Havnegade havde modtaget flere Andragender, dels fra en Række handlende, dels fra Ejerne af Pakhuse mellem Toldboden og Sankt Annæ Plads, hvori fremhævedes, at det for Handelsrøret i Almindelighed vilde være af stor Betydning at faa det daværende Havnespor forlænget til Toldboden for saaledes at tilvejebringe en kontinuerlig Sporlinie langs hele den gamle Havn, samt at det, naar Toldboden blev forbundet med Frihavnen ved Jernbanespor, for de nu bestaaende Pakhuse og Oplagspladser mellem Toldboden og Sankt Annæ Plads vilde blive skæbnesvangert, om de ikke ogsaa blev inddragne under denne Forbindelse. Udvalget bemærkede hertil, at det maatte erkende, at det vilde være urigtigt og ubilligt at tilsidesætte de Krav, som Trafikkens Udvikling i den gamle Havn gør gældende, samt at det fra privat Haand havde faaet tilstillet Planer og Overslag, hvorefter Bekostningen i hvert Fald ikke behøvede at overskride 700,000 Kr., idet der i disse Overslag ikke — saaledes som i Regeringens — var regnet med en meget kostbar Ekspropriation og Flytning af private Bolværker. Dette var efter Udvalgets Formening heller ikke nødvendigt, idet man maatte antage, at de paagældende Ejere i egen velforstaaet Interesse vilde være villige til en fornuftig Overenskomst om Udførelsen af de Foranstaltninger, som Sporforbindelsen maatte kræve. Udvalget henstillede derfor til Regeringen at tage hele dette Spørgsmaal op til fornyet Undersøgelse og Forhand-

**Betænkning,
afgivet af
Folketingets
Udvalg ang.
Frihavs-
loven.**

ling ud fra den her angivne Forudsætning, idet Udvalget tilføjede, at det syntes stemmende med Billighed, at ogsaa Københavns Kommune ydede et Bidrag til Sagens Gennemførelse.

Angaaende en Sporforbindelse Toldboden—Sankt Annæ Plads, der vilde kunne afhjælpe det i Udvalgsbetænkningen omtalte Savn af Spor til Pakhuse og Oplagspladser langs Bolværksstrækningen paa dette Sted, havde Ministeriet allerede under 24. December 1890 tilskrevet Overingeniøren for Statsbaneanlæggene, som under 7. Januar 1891 svarede, at en Sporforbindelse fra Toldboden til Sydenden af Larsens Plads vilde koste 300,000 Kr., og at en Forbindelse fra Toldboden til Sankt Annæ Plads vilde koste 455,000 Kr., alt uden Ekspropriation.

Den 23. April 1891 anmodede Ministeriet Overingeniøren om at udarbejde Projekt til et Spor fra Toldboden til Sydenden af Larsens Plads, hvilket Projekt derefter tilstilledes Ministeriet den 24. Maj 1893. Overslaget var paa 252,000 Kr. uden Ekspropriation.

Paa Forslaget til Finansloven for 1894—95 § 27 II. søgtes da et Beløb af 252,000 Kr. „til Forlængelse mod Syd af Sporet fra Københavns Frihavn til Nordre Toldbodplads“. Beløbet blev dog ikke bevilget, da man i Rigsdagen ønskede Spørgsmaalet behandlet som selvstændigt Lovforslag, men Sagen kom iøvrigt igen ved 3die Behandling af Loven om ny Statsbaneanlæg ved København, ved hvilken Lejlighed Ministeren udtalte, at han havde til Hensigt at forelægge et særligt Lovforslag om den fuldstændige Forbindelse.

Over-
ingeniørens
Forslag til
Anlæg af
Havnespor
fra Nordre
Toldbod til
Havnegade.

Der blev saa af Overingeniøren for Statsbaneanlæggene udarbejdet et Forslag til Anlæg af Havnespor fra Nordre Toldbod til Havnegade, hvorefter der hele Vejen skulde være 3 Spor — dog Enkeltspor fra Sankt Annæ Plads's Nordside til Nyhavns Sydside. I Havnegade skulde foruden de alt værende 2 Spor anlægges et 3die Spor, saaledes at der blev et Læssespor ved Bolværket, et Spor til Rangering og Henstilling af Vogne og et Spor for Gennemkørsel. Over Nyhavn skulde anlægges en Bro, og der maatte foretages Udrykning af forskellige Bolværker saaledes: Ved Larsens Plads ca. 20 Fod og i Havnegade 10 à 20 Fod. Endvidere maatte en Del af Bassinet mellem Korntørringsmagasinet og Kvæsthusbroen opfyldes. En Del af dette tilhørte Korntørringsmagasinet. Bekostningen var — bortset fra Ekspropriationsudgifter — anslaaet til 1,868,000 Kr. Medens Aktieselskabet Larsens Plads stillede sig imødekommende, forbeholdt Korntørringsmagasinet sig fuld Erstatning; Ministeriet anslog dennes Størrelse til ikke over 400,000 Kr. Af Hensyn til Udrykningen af Bolværkerne fraraadede Havneraadet bestemt dette Projekt og mente, at det 3die Spor maatte kunne lægges saaledes i Havnegade, at Udrykning kunde undgaas, og at man Nord for Nyhavn kunde nøjes med 2 Spor. Overingeniøren anslog Udgifterne ved det efter Havneraadets Forslag reducerede Projekt til 765,000 Kr.

I Samlingen 1894—95 blev saa i Landstinget fremsat og vedtaget Forslag om Gennemførelse af sidstnævnte Projekt, men Folketinget blev

ikke færdigt med Behandlingen af Forslaget, hvorfor det paa ny blev fremsat 1895—96 og 1896—97.

Af finansielle Hensyn indskrænkede Folketinget Forslaget til at angaa en Sporforbindelse fra Nordre Toldbodplads til Sydgrænsen af Søndre Toldbodplads og derfra — saa langt der uden Ekspropriation eller anden Godtgørelse kunde faas Areal til Raadighed — over Larsens Plads, langs Korn tørringsmagasinet indtil Sankt Annæ Plads. Bevillingen var paa 360,000 Kr. Forslaget blev vedtaget enslydende i Landstinget og stadfæstet 11. Maj 1897, og i Henhold til denne Lov blev Sporet indtil Syd-

Lov 11. Maj
1897.

I Skrivelse af 3. Februar 1904 indberettede Havnekaptajnen til Ministeriet for offentlige Arbejder, at Korn tørringsmagasinet havde anholdt om Tilladelse til at rykke dets Bolværk ud i Linie med Bolværket ud for Larsens Plads og om at faa overladt et mindre, Havnen tilhørende Vandareal. Selskabet agtede samtidig at lade foretage Sporanlæg paa dets Grund. Havnekaptajnen indstillede at tillade det ansøgte paa Betingelse af, at Selskabet udstedte en Deklaration om, at Sporet fra Larsens Plads vederlagsfrit skulde kunne føres over Korn tørringsmagasinets Plads og videre.

Udrykning
af Bolværket
og Sporanlæg
ud for Korn-
tørrings-
magasinet.

Planen for Sporanlægget gik ud paa at forlænge Bolværkssporet og et privat Pakhusspor, som Larsens Plads havde anlagt fra det indre offentlige Spor — langs dets Pakhuse —, fra Sydgrænsen for Larsens Plads til Korn tørringsmagasinets Sydgrænse samt fra Forbindelsessporet mellem de offentlige Spor paa Larsens Plads at lægge et Rangerspor dels paa Larsens Plads, dels paa Korn tørringsmagasinets Plads. Der førtes derefter Forhandlinger mellem Statsbanerne, Selskabet og Havnevæsenet om Bolværkets Udrykning og Opfyldning af det trekantede Hjørne ved Sankt Annæ Plads for at tilvejebringe Mulighed for Sporets Gennemførsel mod Syd, men da Enighed ikke opnaaedes om Afholdelsen af de paagældende Udgifter, tillod Ministeriet under 7. Februar 1905, at Korn tørringsmagasinet omsatte det nævnte Bolværk i Linie med Bolværket ud for Larsens Plads, og at Selskabet opfyldte og satte Bolværk ud for et mindre, Havnen tilhørende Vandareal, beliggende Syd for Selskabets egen Grund, hvorhos Ministeriet bemyndigede Generaldirektionen for Statsbanerne til at afslutte Overenskomst med Selskabet om et Sidesporanlæg paa dettes Grund paa nærmere angivne Vilkaar, derunder bl. a., at Udgiften ved Sporanlægget afholdtes af Selskabet, at Anlægget kun maatte bruges til Forsendelse i hele Vognladninger af Varer til og fra Selskabets Pakhus, at Statsbanerne skulde have Ret til naar som helst at lade Forbindelsen mellem Havnebanen og Sporanlægget afbryde, samt at Selskabet skulde tilvejebringe Samtykke fra Aktieselskabet Larsens Plads bl. a. til, at det samme tilhørende private Sidespor kunde fortsættes ind paa Korn tørringsmagasinets Plads. Dette Samtykke fra Larsens Plads opnaaedes ikke, og Sporanlægget kom derfor ikke til Udførelse, hvorimod Bolværket blev udrykket som tilladt.

Under 9. Oktober 1907 modtog Ministeriet Andragende fra Korn-

tørringsmagasinet om, at der i Henhold til Loven af 11. Maj 1897 for Statens Regning maatte blive tilvejebragt et Sporanlæg paa Selskabets Plads.

Generaldirektionen for Statsbanerne udtalte i denne Anledning, at det i denne Lov omhandlede Beløb af 360,000 Kr. til Tilvejebringelse af Sporforbindelse fra Nordre Toldbodplads og saa langt, som Areal uden Godtgørelse kunde faas, var opbrugt, og at det maatte blive til Selskabets egen Skade, at det ikke i sin Tid havde benyttet sig af den ved Loven skabte Adgang til at faa Sporanlæg mod vederlagsfrit at stille det fornødne Areal til Raadighed, hvortil yderligere kom, at Anlægget af Bolværket ud for Larsens Plads nu var blevet udført efter en Plan, som ikke tillod Havnesporenes Videreførsel mod Syd. Andragendet blev ikke dengang besvaret, idet Forhandlingerne mellem de forskellige Parter i Sagen løb ud i Sandet.

I 1915 blev Spørgsmaalet om Forlængelse af Sporene paa Larsens Plads ind paa Korn tørringsmagasinets Plads paa ny rejst, efter at der var opnaaet Enighed mellem de 2 Selskaber, og under 20. November 1915 tillod Ministeriet, at et saadant Sporanlæg blev bragt til Udførelse for Korn tørringsmagasinets Regning paa Vilkaar, at Ministeriet til enhver Tid skulde kunne kræve Sporene nedlagt, samt iøvrigt paa de for Anlæg af private Sidespor sædvanligt gældende Vilkaar.

Omtrent samtidig havde Ministeriet — nemlig i Skrivelse af 9. December 1914 — anmodet Generaldirektionen for Statsbanerne om at udarbejde Planer og Overslag vedrørende Tilvejebringelse af en Forbindelse over Nyhavn af de henholdsvis fra Godsbanegaarden og fra Østerbro Station udgaaende Havnebaner. Foranledningen hertil var følgende:

**Klagerne
over Benyt-
telsen af
Sporene i
Havnegade.**

I Efteraaret 1912 fremkom fra Dampskibsselskabet „Øresund“, Det østbornholmske Dampskibsselskab og Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 stærke Besvælinger over den Maade, hvorpaa Statsbanernes i Havnegade liggende Spor benyttedes, hvilke Besvælinger ligeledes fremsattes i en Skrivelse til Ministeriet af 8. Februar 1913 fra Politidirektøren i København. Det oplystes i disse Besvælinger, at de paa det nævnte Spor henstaaende Jernbanevogne og Rangeringen af disse Vogne altid havde været til stor Ulempe for den øvrige Trafik i denne Gade, og at Forholdene nu efterhaanden var saa uheldige, at det var nødvendigt, at der skete en betydelig Indskrænkning i Sporenes Benyttelse, idet denne Benyttelse efterhaanden havde antaget et saadant Omfang, at Havnegade var blevet en formelig Banegodsstation, saaledes at det kunde forekomme, at der flere Gange om Ugen henstod 15—20 med Tømmer, Papir, Korn, Kul, Koks, Hø, Halm o. s. v. belastede Godsvogne, der ikke havde nogen Forbindelse med de Skibe, der havde deres Anlægsplads i Havnegade. Det havde været ventet, at Benyttelsen af Sporene vilde være blevet indskrænket, efter at Havnevæsenet fra Oktober 1912 havde henlagt Det forenede Dampskibs-Selskabs Rutebaade paa Hull og Newcastle og C. K. Hansens Rutebaade paa de samme Pladser og Leith til Kristiansgade, til og fra hvilke Baade en stor Mængde Varer ankommer pr. Jernbanevogn, og i Stedet i Havnegade henlagt de 2 bornholmske Dampskibsselskabers

Skibe, til og fra hvilke Skibe der kun i ringe Omfang ekspederes Gods pr. Jernbanevogn. Dette var imidlertid efter Andragernes Formening ikke blevet Tilfældet, tværtimod følte Ulemperne ved Sporenes intensive Benyttelse stærkere som Følge af den store Persontrafik med Bornholmskibene.

Den omhandlede Benyttelse af Sporene var ogsaa til Ulempe for Beboerne i Havnegade, som forment, at Tømningen af de paagældende Jernbanevogne rettelig hørte hjemme paa selve Godsbanegaarden og ikke paa aaben Gade. Ligeledes besværliggjorde Rangeringen med Jernbanevogne i høj Grad Benyttelsen af Kreaturbommene.

Disse Klager tiltraadtes af Havnekaptajnen i Kjøbenhavn, af Kjøbenhavns Havneraad og senere af Kjøbenhavns Havnebestyrelse samt af Kjøbenhavns Magistrat, medens Generaldirektionen for Statsbanerne hævdede, at det vilde være uforeneligt med den i § 1 i Lov Nr. 111 af 13. Maj 1911 om Statsbanernes Takster indeholdte Bestemmelse om Statsbanernes Befordringspligt at foretage en Forandring i det hidtil gældende Forhold, hvorefter enhver Forsender havde Adgang til at faa Vognladningsgoods af- eller paalæstet paa Havnebanen i Kjøbenhavn, uanset hvorhen det blev ført efter at være udlosset af Jernbanevognen, eller hvorfra det blev bragt til Indlæsning paa Havnebanen, medmindre Havnebaneanlægget maatte siges ikke at tilstede den uindskrænkede Brug af Havnebanen, hvad der imidlertid efter en foretagen Undersøgelse af den over Havnebanen stedfindende Trafik ikke vilde kunne hævdes, idet den normale Trafik i Almindelighed kunde besørges ved de bestaaende Anlæg.

En Indskrænkning i Adgangen til Brugen af Havnebanen vilde derfor efter Statsbanernes Mening først kunne ske efter en stedfunden Lovændring, og den maatte efter Forholdets Natur først og fremmest komme til at gaa ud over de Forsendere, hvis Gods *ikke* læssedes fra eller til Skib. Ved Indskrænkningen vilde der ikke alene paaføres forskellige Forsendere, der til Stadighed og i stort Omfang benyttede Havnebanen, særligt til Befordring af Trælast og Bygningsmaterialer samt Korn- og Møllefabrikata, store Ulemper og Udgifter, men det maatte ogsaa befrygtes, at flere af Forsenderne vilde bruge Søvejen til deres Forsendelser i Stedet for Jernbanen, hvorved Statsbanerne vilde gaa Glip af en betydelig Fragtindtægt. Men hertil kom, at en Begrænsning af Havnebanetrafikken til udelukkende at omfatte Sendinger til eller fra Skib eller de til Havnebanen stødende Sidespor efter Trafikkens nuværende Omfang vilde give en ufuldstændig Udnyttelse af det tilstedeværende Anlæg, medens en Indskrænkning inden for videre Grænser vilde være overmaade vanskelig at gennemføre og utvivlsomt give Anledning til megen Utilfredshed og mange Klager. Det vilde nemlig ikke være muligt at foretage en retfærdig Sondring mellem de Forsendere, der skulde have Ret til at bruge Havnebanen, og dem, hvem en saadan Ret skulde formenes.

Ministeriet udbad sig i Anledning af den foreliggende Sag en Udtalelse fra Handelsministeriet, som med Skrivelse af 29. Juli 1914 fremsendte dels en Skrivelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart af 11. August 1913, hvori Fællesrepræsentationen udtalte, at den kunde

Grosserer-
Societetets
Skrivelse af
12. September
1913.

tiltræde de fremkomne Besværinger med Hensyn til Trafikeringsforholdene i Havnegade, idet Repræsentationen ganske kunde slutte sig til Havnekaptajnens og Havneraadets Stilling til Sagen, dels en Skrivelse fra Grosserer-Societetets Komité af 12. September 1913, hvori udtaltes, at Komiteen meget vel forstod de Bevæggrunde, der havde foranlediget de paagældende Dampskibsselskaber til at andrage om en Regulering af Benyttelsen af de Statsbanerne tilhørende Jernbanespor i Havnegade, ligesom den i det hele taget nærrede Sympati for enhver Bestræbelse, som gik ud paa at skabe en for saavel Handel som Skibsfart formaalstjenlig Ordning af Trafikken dersteds, men at de af Dampskibsselskaberne ønskede Reformer efter Komiteens Formening ikke faldt sammen med, hvad den kjøbenhavnske Handelsstands Interesser i det foreliggende Tilfælde maatte kræve: En saa vidt muligt fri og uhindret Benyttelse af Havnebanen. Naturligvis — bemærkede Komiteen — burde de Dampskibe, der af Havnevæsenet havde faaet anvist fast Anlægsplads ved Bolværket, ikke uden tvingende Omstændigheder generes af en dem uvedkommende Trafikering med Jernbanegods; men paa den anden Side — som af Dampskibsselskaberne foreslaaet — at indskrænke Godstrafikken med Statsbanerne til og fra Havnegade dels til de Varer, der afskibedes eller indskibedes der, dels til de Varer, der forsendtes til eller af nogle enkelte i Kvarteret boende Forretningsmænd, vilde gøre Havnebanen til et Monopolforetagende udelukkende til Fordel for to Dampskibsselskaber og nogle faa handlende. Komiteen forment, at der tværtimod fremtidig som hidtil burde være Adgang for alle Forsendere, som var interesserede deri, til at faa Vognladningsgods af- eller paalæstet paa Havnebanen i København.

Efter Komiteens Syn paa Sagen fandtes der imidlertid en Udvej til en tilfredsstillende Løsning, der formentlig i lige høj Grad vilde imødekomme alle berettigede Krav, nemlig Anlægget af den Jernbanebro over Nyhavn, som Komiteen i en lang Række af Aar uden Held havde gjort sig til Talsmand for, og Komiteen mente derfor atter at burde rejse Spørgsmaalet om Bygning af Jernbanebroen over Nyhavn, idet den gik ud fra, at der herved tillige vilde skabes en mere jævn og paa de forskellige Strækninger af Havnebanen bedre fordelt Trafikering af Godsmængden, hvorved de i nærværende Sag paaklagede Forhold saa vidt muligt vilde blive fjernede.

Handels-
ministeriets
Skrivelse af
29. Juli 1914.

Handelsministeriet udtalte i sin fornævnte Skrivelse af 29. Juli 1914 i Tilknytning til de fremsendte Skrivelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og fra Grosserer-Societetets Komité bl. a., at det generelle Spørgsmaal om Havnebanens Benyttelse som almindelig Godsstation med Adgang for enhver Forsender til Paa- eller Aflæsning af Vognladningsgods langs Havnebanelinien, uanset om der maatte findes nogen Relation mellem vedkommende Forsendelse og Trafikken paa Havnen, formentlig maatte besvares derhen, at Havnebanens Benyttelse burde være reguleret ved saadanne almindelige Regler, der i deres Udspring alene hvilede paa Hensynet til den egentlige Trafik paa Havnen og de til denne Trafik knyttede Import- og Eksportinteresser, saaledes at andre og fjernere liggende Interesser samttidig kunde imødekommes i det Omfang, hvori

dette maatte kunne ske uden Tilsidesættelse af Hensynet til Banens Karakter af egentlig Havnebane, d. v. s. til Førsel af Gods mellem Bane-gaardene og Skibe ved Havnens Bolværker.

Handelsministeriet henlede derhos Opmærksomheden paa den af Grosserer-Societetets Komité paapegede Mulighed for at tilvejebringe en for samtlige interesserede Parter tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet ved Etablering af Forbindelsesspor mellem Havnebanens nordlige og sydlige Del over Nyhavn.

Ministeriet forelagde herefter paa ny Sagen for Generaldirektionen for Statsbanerne, der i Skrivelse af 27. Oktober 1914 meddelte, at Trafikken fra og til Sporene i Havnegade nu var betydeligt mindre, idet den var blevet begrænset til Vogne med Gods fra og til de ved Bolværkerne liggende Skibe og de til Havnebanen stødende private Sidespor samt Vogne med Gods fra og til Toldbodmøllen, Papirfabrikkerne og Holme-gaards Glasværk (hvad dog senere atter er blevet noget udvidet, jfr. nedenfor). Generaldirektionen oplyste samtidig med Hensyn til Sporene i Kristiansgade, at disse foruden til Godstrafik til og fra Skibene og Sukkerfabrikkernes tilstødende private Sidespor væsentligst benyttes af Forsendere af Brænde og Trælast paa Christianshavn, hvilken Trafik dog ogsaa var gaaet noget tilbage, hvorhos den efter Statsbanernes Mening godt kunde forenes med Trafikken til og fra Skibene, idet Sporene Onsdag Aften blev ryddet til Torsdagstrafikken til Eksportbaadene, medens de Vogne i Kristiansgade, som ikke var aflæssede Onsdag Aften, blev midlertidig hensat i Havnegade. Med Hensyn til Sporene ved Kalvebodstrand oplystes, at disse kun i ringe Grad benyttedes til andre Forsendelser end Sendinger til og fra Skibene og Oplagspladserne, hvorimod Sporene paa Islands Brygge i ret stort Omfang brugtes til Modtagelse af Vogne med Bygningsmaterialer til Nybygninger, hvilken Trafik dog ikke traadte hindrende i Vejen for Trafikken med Gods fra og til de Skibe, som havde Liggeplads ved Bryggen eller Oplagspladserne langs denne. Saaledes som Forholdene havde udviklet sig, maatte Generaldirektionen derfor formene, at Havnebanen i København nu saa godt som tidligere var i Stand til at bestride den normale Trafik, samt at Havnebanen benyttedes i nøje Overensstemmelse med den af Handelsministeriet fremsatte Opfattelse af, hvad der burde være et ledende Synspunkt ved Ordningen af Trafikken, idet denne Opfattelse dog, saaledes som Forholdene for Tiden var, efter Statsbanernes Mening ikke førte til Nødvendigheden eller blot Ønskeligheden af at indføre indskrænkende Bestemmelser for Havnebanetrafikken. Med Hensyn til det af Grosserer-Societetets Komité omtalte Anlæg af en Forbindelse over Nyhavn mellem den fra Københavns Godsbanegaard og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane udtalte Generaldirektionen, at der næppe kunde være Tvivl om, at denne Forbindelse stærkt vilde forøge Trafikken over Sporene i Havnegade og Kristiansgade og saaledes i hvert Fald ikke have en Aflastning af disse Strækninger til Følge.

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse anmodede Ministeriet som ovenfor anført Generaldirektionen om at udarbejde Planer m. v. ved-

**General-
direktionens
Skrivelse af
27. Oktober
1914.**

General-
direktionens
Skrivelse af
22. September
1915.

rørende den omhandlede Tilvejebringelse af en Forbindelse mellem Havnebanens sydlige og nordlige Del og modtog derefter den som Bilag 4 vedhæftede Skrivelse af 22. September 1915 fra Generaldirektionen, hvorved denne fremsendte den ønskede Plan, samt bl. a. bemærkede, at Trafikken paa Havnesporene var steget i den Grad, at Anlægget af en Forbindelsesbane mellem den for Godsbanegaarden og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane vilde kræve, at der samtidig blev anlagt et nyt Spor som Togvejsspor lige fra Søndre Toldbod over Larsens Plads og Nyhavn til Godsbanegaarden — idet man dog over Broerne indtil videre vilde kunne nøjes med det nuværende ene Spor — samt et særligt Spor for Statsbanerne gennem Frihavnen, hvilket Anlæg imidlertid vilde være overordentlig bekosteligt og bl. a. nødvendiggøre Udrykning af Bolværket paa store Strækninger langs Havnen — alene Udgiften til Bolværksudflytningen og Sporet maatte anslaaes til ca. 1½ Mill. Kr. I Skrivelsen fremsattes imidlertid ikke nærmere Forslag eller Overslag til et saadant nyt Togvejsspor, men Generaldirektionen indskrænkede sig til at projektere et Forbindelsesspor udgaaende fra Sporene paa Larsens Plads, forbi Kornøringsmagasinet, hvor et Hjørne af Bassinet foresloges opfyldt, over Sankt Annæ Plads, gennem Kvæsthusgade og over en Bro over Nyhavn til Havnegade, hvor det sættes i Forbindelse med de eksisterende Spor. Anlægget af denne Sporforbindelse — inkl. Broen over Nyhavn — ansloges at ville medføre en Udgift af ca. 190,000 Kr., jfr. det som Bilag 5 vedhæftede Overslag. Ved Udarbejdelsen af dette var Generaldirektionen gaaet ud fra en Fordeling af Udgifterne mellem Statsbanerne og Kommunen, der svarede til den, der blev fastslaaet for Anlægget af den oprindelige Havnebane, og som er nærmere udformet i den foran omtalte, som Bilag 1 aftrykte Overenskomst af 3. August 1878 mellem det sjællandske Jernbaneselskab og Københavns Kommune, hvorefter det som anført bl. a. paahviler Statsbanerne at retablere Brolægning, som berøres ved Anlægget, og vedligeholde saadan Brolægning i 4½ Fods Afstand fra Sporets Midte, medens Kommunen vederlagsfrit skulde stille de til Anlæggene nødvendige Arealer til Raadighed for Statsbanerne. I Overensstemmelse hermed betragtede Generaldirektionen den til ca. 95,000 Kr. anslaaede Udgift ved den ved Anlægget nødvendiggjorte Udflytning af Bolværket paa Strækningen mellem Larsens Plads og Sankt Annæ Plads med tilsvarende Udfyldning og Fremstilling af Vejbane som Statsbanerne uvedkommende og havde følgelig ikke medtaget den i Overslaget. Ved Overslagets Udarbejdelse var Generaldirektionen endvidere gaaet ud fra, at Klapbroen over Nyhavn ikkun skulde gives den for Jernbanefærdslen nødvendige Bredde og Udstyrelse, idet den Merudgift, der eventuelt vilde medføres, saafremt Broen ogsaa skulde optage almindelig Færdsel, maatte bæres af Københavns Kommune alene, overensstemmende med det i fornævnte Overenskomst af 3. August 1878 anførte om Broerne over Frederiksholms Kanal og Børsgraven. Generaldirektionen oplyste derhos, at Driften af den udvidede Havnebane vilde kræve Anskaffelsen af en Rangermaskine, som kunde anslaaes at ville koste ca. 38,000 Kr., og at de aarlige Driftsudgifter ved Havnebanerne i København maatte

antages efter Tilvejebringelsen af Forbindelsen mellem de to bestaaende Havnebaner at ville vokse med følgende Beløb:

Vedligeholdelse af Baneanlægget, Brobevogtning m. m. ...	ca. 7,000 Kr.
Drift af den ovennævnte Rangermaskine.....	- 16,500 —
Lønninger til forøget Personale.....	- 10,900 —
Ialt...	ca. 34,400 Kr.

Generaldirektionen tilføjede, at det, efter at Korn tørringsmagasinet havde bekostet den til Anlægget af et privat Sidespor nødvendige Udrykning af Bolværket ud for dets Grund, formentlig vilde være vanskeligt at opnaa en Ordning med dette Selskab angaaende den for Anlægget nødvendige yderligere Udrykning af dette Bolværk, og at det navnlig neppe vilde kunne ventes, at Korn tørringsmagasinet vilde deltage i Udgifterne herved. Disse Udgifter ligesom ogsaa den Erstatning, der paa den ene eller den anden Maade maatte ydes Aktieselskabet for Ulemper ved Bolværkets Bortrykning fra Pakhusene, maatte derfor efter Generaldirektionens Formening udredes af Kommunen. Det kunde derhos forventes, at Havnevæsenet kun ugerne vilde gaa med til denne Bolværksudrykning, endsiges til den omfattende Udflytning af Bolværkerne, der vilde kræves ved Anlæg af det ovenfor omhandlede ny Togvejsspor langs Havnen, idet Havnearealet derved vilde lide en ikke uvæsentlig Indskrænkning.

Generaldirektionen formenter derfor, selv bortset fra de Vanskeligheder, der saaledes utvivlsomt vilde vise sig for Anlægget af en Forbindelsesbane mellem den fra Københavns Godsbanegaard og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane, bestemt at maatte fraraade et saadant Anlæg, idet dette som anført vilde kræve, at der samtidig langs Havnen blev tilvejebragt et nyt Spor som Togvejsspor for Statsbanerne, hvilket paa Grund af Pladsforholdene vilde nødvendiggøre Udrykning af Bolværkerne paa store Strækninger langs Havnen og derfor maatte anses for praktisk talt uigennemførligt.

Det fremgaar af den historiske Oversigt, at Spørgsmaalet om Til- **Forslag til**
vejebringelsen af en Forbindelse mellem Sporene i Havnegade og de fra **Forbindelses-**
Østerbro Station udgaaende Havnebanespor ofte er blevet overvejet. **banen.**

Kommissionen har nøje undersøgt de forskellige tekniske Muligheder for Tilvejebringelsen af ovennævnte Forbindelse og har herved navnlig haft for Øje *paa den ene Side*, at det, dersom Forbindelsesbanen overhovedet skal kunne udnyttes uden i væsentlig Grad at indskrænke den nu stedfindende Trafikering af de bestaaende Jernbane- og Kajanlæg, er absolut nødvendigt, at der paa hele Strækningen fra Godsbanegaarden til Nordre Toldbodplads haves mindst eet gennemgaaende Spor, der ikke benyttes som Læssespor, men som alene er forbeholdt Togene under Rangering eller Gennemkørsel, og *paa den anden Side*, at det paa Grund af de indskrænkede Pladsforhold i Gaderne og paa Kajpladserne er ligesaa

absolut nødvendigt at indskrænke de ny Spor anlæg til det allermest nødvendigt, idet en Forbedring af Pladsforholdene ved en almindelig Udrykning i større Omfang af vedkommende Bolværk maa anses for udelukket af Hensyn til, at Havneløbet paa hele den paagældende Strækning og i Særdeleshed ud for Havnegade er saa smalt, at enhver selv nok saa lille Formindskelse af Løbets Bredde er uheldig. Der kan derfor ej heller være Tale om at anlægge særlige Omløbsspor, men Kørslen maa nærmest foregaa som Rangering, og Krydsninger og Overhalinger maa ske paa de Steder, hvor der findes flere Spor, særligt i Kristiansgade og Havnegade, medens der næppe i denne Henseende vil kunne regnes med Larsens Plads og Strækningen ud for Korn tørringsmagasinet.

Ud fra disse Forudsætninger har man udarbejdet det paa de for nævnte, med 1, 2 og 3 betegnede Planer viste Forslag, som findes at give den mest forsvarlige Løsning af Spørgsmaalet, naar Hensyn skal tages til alle de foreliggende Forhold.

Paa Planerne er med fuldt optrukne røde Linier angivet, hvorledes man principalt har tænkt sig Forslaget, medens nogle eventuelle Ændringer heri er angivet ved punkterede røde Linier.

**Nordre
Toldbod.**

Som det fremgaar af Plan 1, er der her foreslaaet endnu et Spor foruden det eksisterende, hvilket Spor tænkes sat i Forbindelse med det nuværende Spor til Østerbro Station og Frihavnen. Sporforbindelsen til Østerbro Station er som foran nævnt for Tiden enkeltsporet, men ved Finansloven for Finansaaret 1917—18 er der bevilget et Beløb af 40,000 Kr. til Anlæg af endnu et Spor.

**Søndre
Toldbod.**

Paa Søndre Toldbod, hvor det nuværende Spor benyttes sam Læssepor, maa der lægges et nyt Spor, hvad der vil nødvendiggøre, at Bolværket ud for den sydlige Del af Søndre Toldbodplads rykkes ud, hvilken Udrykning af Hensyn til Trafikken ved Kajen foreslaas foretaget saaledes, at der bliver en Afstand af 8 m mellem yderste Spor og Kajkanten.

**Larsens
Plads.**

Paa Larsens Plads benyttes begge de eksisterende Spor som Læssepor, Sporet langs Kajkanten til Læsning mellem Skib og Jernbanevogn og Sporet langs Pakhusene til Læsning mellem disse og Jernbanevognene samt til Depotspor. Der maa derfor her anbringes et tredje Spor, saaledes at det midterste kan forbeholdes Togene.

Ud for den nordlige Del af Pladsen vil det af Hensyn til selve Spor anlæget være nødvendigt at rykke Bolværket ud som vist paa Plan 1.

Paa den sydlige Del af Pladsen, hvor der er 7,9 m mellem de to nuværende Spor, foreslaas det ny Spor lagt mellem disse. Afstanden mellem Spormidterne bliver da 3,95 m ligesom ved den under 20. November 1915 tilladte, men endnu ikke udførte Forlængelse af Sporene paa Larsens Plads ind over Korn tørringsmagasinets Grund, hvorved man paa den sydligste Del af Larsens Plads maatte nøjes med denne Sporafstand. Herved maa dog bemærkes, at Anbringelsen af et nyt Spor mellem de to nuværende Spor vil være til nogen Ulempe dels for en eventuel Udveksling af Varer mellem almindelige Vogne og Jernbanevogne paa denne Strækning, dels for den til Tider store Færdsel med almindelige Vogne

til og fra Skibene og Pakhusene, idet Færdselsvognene vil kunne blive nødt til at køre bort, naar et Tog skal passere eller rangere Vogne til eller fra Læssesporene. Endvidere vil en Opstabling af Varer mellem Sporene og en eventuel Sortering af dem, før de bringes i Pakhus eller Jernbanevogn, blive i høj Grad vanskeliggjort for ikke at sige umuliggjort. At undgaa disse Ulemper vilde kun kunne ske ved at foretage en Udrykning af Bolværket, hvilket imidlertid saavel af Hensyn til Havnens ringe Bredde som til den betydelige Bekostning ikke vil kunne anbefales.

Paa Strækningen fra Larsens Plads til Havnegade frembyder Anlægget af Forbindelsessporet betydelige Vanskeligheder. Det vil enten kunne føres ad Kvæsthusgade eller ud til Bolværket og derefter i passende Afstand langs dette (som vist paa Plan 1) og videre ad en ny Bro over Nyhavn. I begge Tilfælde vil Sporet komme til at krydse den betydelige Trafik over Sankt Annæ Plads til og fra de ved Kvæsthusbroen liggende indenlandske Rutebaade og yderligere besværliggøre de nuværende vanskelige Tilkørselsforhold, ligesom Sporets Anlæg vil nødvendig-gøre, at der ud for Korntørringsmagasinet maa foretages en Opfyldning af et Hjørne af Bassinet, hvad der set fra Havnens Side er lidet heldigt, idet der er god Brug for de dette omgivende Bolværker, og Opfyldningen bl. a. vil bevirke, at Bolværket ved Bassinets Bund bliver uanvendeligt til Anlæg for andet end ganske smaa Fartøjer, jfr. nærmere herom nedenfor.

Kommissionen har nøje overvejet disse Muligheder og maa formene, at det af Hensyn til Kvæsthusgades ringe Bredde samt til den stærke Færdsel i denne Gade ikke vil kunne lade sig gøre at føre Sporet ad denne, ligesom man af lignende Grunde ej heller har ment at kunne føre Forbindelsessporet gennem Toldbodgade og Holbergsgade saaledes som i sin Tid projekteret, jfr. den foran citerede Skrivelse fra Overingeniøren for Statsbaneanlæggene af 7. Juli 1890. Kommissionen maa derfor formene, at den foreslaaede Løsning er den bedste.

Af de paa Plan 1 viste to Spor ud for Korntørringsmagasinet kan det ene benyttes som Læssespor, medens det andet saavidt muligt maa forbeholdes Togene. Med stiplede Linier er paa Planen vist eventuelle private Spor for Aktieselskabet Korntørringsmagasinet. Den anvendte Radius paa Sporkurven over det opfyldte Areal ud for Magasinet er som Minimum 125 m; ved at anvende en mindre Sporradius kunde Størrelsen af det Areal, der skal opfyldes, og Længden af det ny Bolværk formindskes noget, men efter de indvundne Erfaringer angaaende Ulemperne ved skarpere Kurver, der vil kunne medføre, at Togene maa standse og skilles til stor Ulempe for den øvrige Trafik, maa 125 m anses for den mindste Radius, der kan anvendes paa en saadan længere Sporstrækning, ligesom dette ogsaa maa antages at være den mindste Radius, som Statsbanedriften i det foreliggende Tilfælde kan antages at ville acceptere.

Ud for Havnevæsenets Skur ved Kvæsthusgade, hvor nogle Rutedampere lægger til, hvilket Skur delvist maa nedrives, vil der blive ret god Plads mellem Sporet og Kajen. Ved den sydlige Del af det derværende Bolværk, hvor Sporet er ført parallelt med dette, er der for Tiden kun

**Strækningen
fra Larsens
Plads til
Havnegade.**

**Korntørrings-
magasinet.**

**Kvæsthus-
broen—Ny-
havn.**

ringe Trafik paa Grund af Beckett & Meyers derliggende Ejendom. Sporet er holdt i saa stor Afstand fra Bolværket, at der mellem dette og Sporet er god Plads for Køretøjer og eventuel Vareoplægning.

Som det fremgaar af Planen, vilde det, dersom Sporanlægget blev bragt til Udførelse som her foreslaaet, blive nødvendigt at nedrive Enden af den nordlige Fløj af Beckett & Meyers Bygning og fjerne en mindre Tilbygning ud for den sydlige Fløj. Eventuelt kunde man dog i Stedet for Nedrivning af den nordlige Fløj nøjes med at tilvejebringe en Passage gennem denne.

Paa denne Strækning kan der selvfølgelig ikke være Tale om at bruge Sporet som Læssespor, hvad der heller næppe er Trang til. Derimod kan der, dersom det maatte vise sig ønskeligt, bekvemt derfra lægges Sidespor, men saadanne er dog ikke vist paa Planen.

**Broen over
Nyhavn.**

Broen over Nyhavn er kun tænkt bygget for Jernbanefærdsel. Men dersom Københavns Kommune maatte ønske det, kan den bygges saa bred, at den ogsaa kan tage almindelig Færdsel, hvorved der vilde skabes en for den almindelige Færdsel bekvemt beliggende, direkte Forbindelse mellem Havnegade og Kvæsthusbroen.

Havnegade.

Af Hensyn til den stedfindende, foran omtalte Varetransport til og fra Sporene i Havnegade maa det ved en eventuel Etablering af en gennemgaaende Forbindelse anses for absolut nødvendigt, at der her tilvejebringes et tredie Spor, saafremt man ikke vil nedlægge den lokale Godstation „Havnegade“ og henvise Paa- og Aflæsning af *alle* Varer, der ikke skal over Bolværket eller til eller fra det private Sidespor til Ejendommen Nr. 37/39 i Havnegade, til Godsbanegaarden og Østerbro Station, hvad der imidlertid som anført i Grosserer-Societetets foran citerede Skrivelse af 13. September 1913 maa anses for lidet stemmende med Handelsstandens Interesser, og derfor ikke findes at kunne anbefales. Af Hensyn til den omhandlede Godstrafik vil det paagældende ny Spor derhos ikke kunne lægges mellem de to nuværende Spor, og det mest heldige vil da være at anbringe det ny Spor Øst for de nuværende, idet Bolværket samtidig rykkes ud som vist paa Plan 2. Udrykningen af Bolværket kunde undgaas, dersom det ny Spor kunde anbringes paa den modsatte Side af de gamle Spor, saaledes som det er vist paa Planen med punkterede Linier, hvad der vilde være betydeligt billigere end at udrykke Bolværket, ligesom denne Ordning vilde være at foretrække saavel af Havnen, der nødtigt ser Havneløbets Bredde formindsket, som af Banerne, idet Gennemkørselssporet da ikke vilde skære Forbindelsessporene mellem Kajsporet og Læssesporet, men da den vilde være til overordentlig Ulempe for al anden Trafik i Gaden, vil den ikke kunne anbefales.

**Havnegade—
Langebros.**

Paa Strækningen fra Havnegade til Langebro vil de eksisterende Spor formentlig kunne tage den Forøgelse af Trafikken, som Anlægget af Forbindelsessporet vilde medføre.

**Langebro—
Godsbanegaarden.**

Paa Strækningen Langebro—Godsbanegaarden benyttes det i Baggaden liggende Spor som Forbindelse mellem Godsbanegaarden og henholdsvis Strækningen Nord for Langebro og Sporene paa Islands Brygge.

Da det imidlertid ikke kan tage mere Trafik, end det har nu, maa det anses for absolut nødvendigt, at lægge et nyt Spor paa denne Strækning, som derefter trafikeres som Dobbeltspor.

Paa Plan 3 er det foreslaaede Dobbeltspor vist.

Udgifterne ved Anlægget af den foran projekterede Forbindelsesbane kan i Henhold til det som Bilag 6 vedhæftede Overslag antages at ville andrage ca. 1,450,000 Kr.

Udgifterne.

Overslaget er udregnet paa Grundlag af de før Verdenskrigen Udbud gældende Materialpriser. Den benyttede Pris for Spor svarer til Haarmannspor, hvilket Spor er tænkt anvendt overalt.

Der er i Overslaget regnet med, at samtlige ny Kajmure føres saa langt ned, at der eventuelt kan uddybes til $\div 7,5$ m. For Tiden er Vanddybden som tidligere nævnt de fleste Steder under 7,5 m.

Broen over Nyhavn er anslaaet at ville koste ca. 160,000 Kr., i hvilken Henseende oplyses, at Ombygningen af Nyhavnsbroen ud for Holbergsgade kostede ca. 242,000 Kr.

I Overslaget er ikke medregnet Udgifterne til den fornødne Ekspropriation til Sporets Anlæg ud for Korntørringsmagasinet samt til hel eller delvis Ekspropriation af Beckett & Meyers Ejendom, hvad formentlig tilsammen vilde andrage et betydeligt Beløb.

Til Driften af den udvidede Havnebane vilde det som anført i Generaldirektørens foran citerede Skrivelse af 22. September 1915 være nødvendigt at anskaffe en Rangermaskine, der i Skrivelsen er anslaaet at ville koste ca. 38,000 Kr., men som i Henhold til den som Bilag 7 trykte Skrivelse fra Generaldirektoratet for Statsbanerne af 19. September 1917 kan antages at ville koste ca. 50,000 Kr., ligesom de aarlige Udgifter til Driften af Havnebanen i Henhold til sidstnævnte Skrivelse samt til den som Bilag 8 trykte Skrivelse fra samme af 23. November 1917 kan antages at ville vokse med et Beløb af ca. 60,000 Kr., idet det antagelig bl. a. vil blive nødvendigt at opsætte et nyt Ekspeditionssted paa Strækningen mellem Havnegadeekspeditionen og Østerbro Station.

Man har endvidere ladet undersøge, hvor meget Udgifterne til Sporforbindelsen vilde kunne formindskes, saafremt man, som antydnet foran, undlod at udrykke Bolværket i Havnegade og enten anlagde det 3die Spor i Gaden inden for de eksisterende Spor eller helt undlod at anlægge det 3die Spor. Udgifterne vilde da, som det vil ses af det som Bilag 3 vedhæftede Overslag, andrage:

i det første Tilfælde	940,000 Kr.,
i det andet Tilfælde	914,000 —,

men man mener som anført ikke at kunne anbefale noget af disse Forslag.

Der er i det foranstaaende kun medtaget de Bolværksudrykninger og andre Foranstaltninger, der vilde være strengt nødvendige af Hensyn til selve Sporforbindelsen, men man formener dog yderligere at burde henlede Opmærksomheden paa følgende 2 Bolværksudrykninger, der burde foretages, saafremt Forbindelsesbanen blev bragt til Udførelse.

Ændringsforslag til Projektet.

**Bolværks-
udrykning
ved Søndre
Toldbod.**

Ud for den nordligste Del af Søndre Toldbodplads (fra Kranen mod Nord) er det af Hensyn til selve Sporanlægget ikke nødvendigt at foretage nogen Udrykning af Kajmuren. Men som Pladsen er nu, beslaglægges den fuldt ud ved Sorteringen af Varer o. s. v., og af Hensyn her-til vilde det rimeligvis være nødvendigt ved Udrykning af Kajmuren at skaffe Erstatning for det til Sporanlægget medgaaede Areal. Paa Plan 1 er en saadan Udrykning vist som Ændringsforslag. Udrykningen vilde nødvendiggøre en Flytning af den store Kran paa Toldbodpladsen samt medføre en Udgift af ca. 143,000 Kr., jfr. det som Bilag 10 vedhæftede Overslag.

**Bolværks-
udrykning
ved den nord-
lige Del af
Havnegade.**

Ved den nordlige Ende af Havnegade er det ligeledes ej heller nødvendigt af Hensyn til selve Sporanlægget at foretage nogen Udrykning af Bolværket. Men Udrykningen vilde give en kærkommen Forøgelse af Kajbredden paa dette Sted, hvor Havneløbets Bredde bedre tillader det end ved den sydlige Del af Gaden, og dersom Broen over Nyhavn skulde blive bygget til ogsaa at optage almindelig Færdsel, vilde Udrykningen være absolut paakrævet, medmindre der ved Nedrivning af Bygninger paa begge Sider af Nyhavn paa anden Maade blev tilvejebragt den for Færdslen fornødne Bredde af Kajgaden, hvad der af Bekostningshensyn formentlig dog maa betragtes som udelukket.

Paa Plan 2 er nævnte Udrykning angivet ved en punkteret Linie.

Udgifterne ved Udrykningen kan i Henhold til det som Bilag 11 vedhæftede Overslag anslaaes at ville andrage ca. 89,000 Kr.

**Hvorledes
Trafikken
for Tiden fore-
gaar paa den
kjøbenhavn-
ske Havne-
bane. A. Gods-
banegaardens
Havbane-
strækninger.**

Trafikken til og fra de københavnske Havnebaner sker for Tiden saaledes:

Hele Vognudvekslingen med de under Godsbanegaarden henhørende Havnebanestrækninger: Havnegade, Kristiansgade, Kalvebodstrand og Islands Brygge (inkl. Amagerbanen og Kløvermarksvej) sker og kan kun ske over Godsbanegaarden, hvad enten Vognene skal udveksles med Strækninger Vest for København, eller de skal udveksles med Strækninger Nord for København eller med Frihavnen eller med Østerbro Station og dennes Havnebanestrækninger: Toldboden og Larsens Plads.

**B. Østerbro
Stations Hav-
nebanestræk-
ninger.**

For de under Østerbro Station henhørende Havnebanestrækninger, Toldboden og Larsens Plads, sker hele Vognudvekslingen og kan kun ske over Østerbro Station, uanset med hvilke Strækninger eller Stationer Udvekslingen skal ske.

Denne Ordning fordrer ikke nogen særlig Oprangering (Sortering) af Vognene paa de forskellige Havnebanestrækninger, idet Vognene kan optages, som de lettest kan faas, og bringes til henholdsvis Godsbanegaarden eller Østerbro Station.

Foruden Havnebanefragten, der for gennemgaaende Transporter af vognladningsvise Godsforsendelser udgør 1 Kr. 25 Øre pr. Vogn uden Hensyn til dens Bæreevne eller Belastning, betales sædvanlig Fragt for den Vejlængde, som Vognene gennemløber. For lokale Transporter af vognladningsvise Godsforsendelser betales 8 Øre pr. 100 kg. **Fragten.**

Til Belysning af Omfanget af Trafikken dels til og fra selve Havne- **Statistiske**
banerne dels til og fra Østerbro, Frihavnen og Malmøfærgen, for saa **Oplysninger.**
vidt denne Trafik staar i Forbindelse med Godsbanegaarden eller med Strækninger ud over denne, har man fra Statsbanerne indhentet nogle statistiske Oplysninger for det sidste Finansaar før Krigen 1913—14 (for Trafikken til Kalvebodstrand og Islands Brygge dog for Kalenderaaret 1914). Da Statsbanerne imidlertid ikke har haft alt det nødvendige Materiale til Raadighed til at give fuldt nøjagtige Oplysninger, har de ved Udarbejdelsen til Dels været henviste til Kalkulation, jfr. Bilagene 12—14.

Af disse Oplysninger skal man særlig fremdrage følgende, idet man, som det vil ses, kun har anført Tallene for læssede Vogne, idet der ikke har kunnet gives tilnærmelsesvis nøjagtige Tal for de befordrede tomme Vognes Vedkommende.

Der vil imidlertid vistnok for Havnebanens Vedkommende erfaringsmæssig kunne regnes med, at Antallet af de tomme Vogne er $\frac{2}{3}$ à $\frac{3}{4}$ af de læssede.

Med Hensyn til Omfanget af Trafikken til og fra de under A. nævnte Strækninger skal man saaledes bemærke, at der i Aaret 1913—14 er befordret:

	læssede Vogne:
Fra Kalvebodstrand og Islands Brygge	ca. i alt 22,555
til Kalvebodstrand	- — 2,299
- Islands Brygge	- — 2,156
fra Kristiansgade og Havnegade	- — 5,006
til — — —	- — 8,590
	ca. i alt 40,606

Af disse Vogne befordredes:	læssede Vogne:
Til Nord- og Kystbanen og derudover	ca. 10,989
fra — — — — —	- 4,016
til andre Strækninger	- 16,572
fra — — — — —	- 9,029
	ca. i alt... 40,606

Endvidere er der udvekslet med Amagerbanen og Kløvermarksvej ca. 14,000 Vogne — ca. 7,000 i hver Retning. Dette Tal er i Finansaaret 1915—16 støget til ca. 26,500 — ca. 13,250 i hver Retning.

Angaaende Forsendelsernes Art bemærkes, at der *fra* Kalvebodstrand hovedsagelig er sendt Kul og Koks, Jern og Foderstoffer og *fra* Islands Brygge hovedsagelig Kul og Koks, Grus, Olie og Foderstoffer fra Sojakagefabrikken, at af de *til* Kalvebodstrand indgaaede 2,299 Vogne indeholdt 1,675 Kød, 101 Træ, 166 Kul, 227 Jern og 130 andet Gods, samt

at af de til Islands Brygge indgaaede 2,156 Vogne indeholdt 729 Kul, 647 Lervarer og Mursten, 110 brugt Emballage, 123 Træ, 89 Tørvestrøelse, 57 Jern, 47 Træuld og 354 andet Gods.

Vognene fra og til Kristiansgade og Havnegade indeholdt:

Fra Kristiansgade:

2,748 Sukker,
214 Kul,
172 Trælast,
147 Sten,
143 Cement,
138 Jern,
96 Foderstoffer,
73 Guano,
52 Olie,
147 diverse,

3,930 Vogne.

Til Kristiansgade:

2,394 Landbrugsprodukter,
1,916 Trælast og Brænde,
553 Staver,
156 Jern og Jernvarer,
87 Koks,
167 diverse,

5,273 Vogne.

Fra Havnegade:

628 Foderstoffer,
280 Emballage,
168 diverse,

1,076 Vogne.

Til Havnegade:

1,796 Papir,
465 Landbrugsprodukter,
402 Foderstoffer,
255 Jern og Jernvarer,
180 Glas,
65 Frø,
154 diverse,

3,317 Vogne.

Med Hensyn til Trafikken til og fra de under B. nævnte Strækninger paa den ene Side og Godsbanegaarden, Kalvebodstrand, Havnegade og Islands Brygge (inkl. Amagerbanen) samt Stationer Vest for Kjøbenhavn paa den anden Side bemærkes, at der i Aaret 1913—14 er befordret:

		læssede Vogne.
fra <i>Toldboden</i> til Godsbanegaarden, Kalvebodstrand, Havnegade og Islands Brygge (inkl. Amagerbanen)	ca.	51
til do. fra do.	-	20
fra <i>Toldboden</i> til Stationer Vest for København	-	407
til do. fra do.	-	524
fra <i>Larsens Plads</i> til Godsbanegaarden, Kalvebodstrand, Havne- gade og Islands Brygge (inkl. Amagerbanen) -	95	
til do. fra do.	-	60
fra do. til Stationer Vest for København	-	4,272
til do. fra do.	-	4,615

Med Hensyn til Trafikken mellem henholdsvis Frihavnen, Færgerne mellem Frihavnen og Malmø samt Østerbro Station paa den ene Side og Kalvebodstrand, Havnegade, Islands Brygge (inkl. Amagerbanen) paa den anden Side skal oplyses, at der i 1913—14 befordredes:

		læssede Vogne.
fra <i>Frihavnen</i> til den sydlige Del af Havnebanen (inkl. Amager- banen)	ca.	100
til do. fra do.	-	100
fra <i>Færgerne mellem Frihavnen og Malmø</i> til den sydlige Del af Havnebanen (inkl. Amagerbanen)	-	0
til do. fra do.	-	320
fra <i>Østerbro</i> til den sydlige Del af Havnebanen (inkl. Amager- banen).	-	35
til do. fra do.	-	179

Af Godset *til* Toldboden var ca. 90 pCt. Toldstykgoods fra Tyskland, 6 à 8 pCt. Papir fra Sverige; Godset *fra* Toldboden bestod af Dampskibsgods (Vin, Sydfrugter, Kakao, Jern etc.).

Godset fra og til Larsens Plads har hovedsagelig været Korn- og Foderstoffer.

Paa Grund af den overordentlig stærke Trafik paa de fra Godsbanegaarden udgaaende Strækninger og de herved fremkaldte Klager over Forholdene i Havnegade, jfr. foran, blev der i Februar Maaned 1915 foretaget en midlertidig Indskrænkning i Befordringen, saaledes at den direkte Ekspedition af Gods til og fra Stationerne Kalvebodstrand, Havnegade, Islands Brygge og Kløvermarksvej kun kom til at omfatte Gods til og fra Skibe i Havnen, Kranerne ved Bolværkerne, Ejere af Sidespor til nævnte Havnebaner og Ejere eller Lejere af Pakhuse eller Oplagspladser langs nævnte Havnebaner, hvilken Indskrænkning bestaar endnu. En Fortegnelse over de paagældende Firmaer og Institutioner findes trykt som Bilag 15. Uagtet denne Indskrænkning er Trafikken paa de omhandlede Havnebanestrækninger steget saaledes, at der i Aaret 1915—16 fra og til de paagældende Strækninger er befordret i alt 48,780 læssede Vogne imod 40,606 læssede Vogne i 1913—14, hvoraf i Retning *fra* Havnebanen 31,829 Vogne (mod 27,561 Vogne) og i Retning *til* Havnebanen 16,951 Vogne (mod 13,045 Vogne).

Særlige
Regler for
Trafikeringen
af de under
Godsbanegaarden hø-
rende Stræk-
ninger.

For Havnegades Vedkommende har Indskrænkningen dog ifølge Oplysninger indhentede fra Havnevæsenet i væsentlig Grad afhjulpet Ulemperne ved Benyttelsen af Sporene i denne Gade, idet Trafikken der nu ikke er større, end at den med fornøden Hensyntagen fra Banernes Side kan forenes med Kravet om passende Adgang for Færdslen til og fra de Skibe, der af Havnevæsenet har faaet anvist Liggeplads ved det Gaden begrænsende Bolværk.

Skulde Trafikken til og fra Havnegade med Tiden yderligere stige og antage et saadant Omfang, at de tidligere paaklagede Forhold gentages, maa der formentlig ske yderligere Indskrænkninger, f. Eks. ved, at der til og fra Havnegade kun maa ekspederes Forsendelser til og fra Skibe, Kranen og det derværende Sidespor ved Ejendommene 37—39, hvorved Læsning og Aflæsning paa Gaden mellem Jernbanevogn og Færdselsvogn vil blive undgaaet.

**Særlige
Regler for de
under Øster-
bro Station
hørende
Strækninger.**

For de under Østerbro Station henhørende Strækninger gælder, at der paa Toldbodsporet kun efter forud indhentet Tilladelse fra Toldvæsenet stilles Vogne til Paa- eller Aflæsning, og at der paa Larsens Plads kun stilles Vogne til Paalæsning efter Rekvisition fra Pladsens Bestyrelse, hvorimod alle Vogne til Aflæsning, der er adresserede til Larsens Plads, sendes dertil uden videre Formaliteter, for saa vidt den nødvendige Sporplads haves.

Paa Østerbro Stations Havnebanestrækninger er Kørslen af Hensyn til Forholdene paa Toldboden — der haves der kun eet Spor — indskrænket til 3 Gange daglig, tidlig Morgen, ved Middagstid og sent paa Eftermiddagen. Den lokale Rangering paa Larsens Plads besørger Selskabet selv ved Hjælp af Hest.

**De vanskelige
Trafikerings-
forhold paa
Havnebanen.**

Trafikeringsforholdene paa de forskellige Havnebanestrækninger frembyder meget betydelige Vanskeligheder. Dette skyldes dels den i Forhold til Anlæggenes Omfang store Trafik paa Havnebanen, dels den Omstændighed, at Sporene delvist ligger i offentlige, ret snævre og stærkt befærdede Gader eller paa lige saa snævre og stærkt befærdede Kajpladser, ligesom selvfølgelig Passagerne over Børsbroen og Langebro frembyder store Vanskeligheder. Med Hensyn til Trafikkens Omfang kan oplyses, at der alene paa Godsbanegaardens Strækninger udveksles indtil ca. 500 Vogne — 250 i hver Retning — paa en enkelt Dag. Fordelingen af alle disse Vogne dels til Læsning og dels til Aflæsning til mange forskellige Steder — Skibe, Sidespor, Oplagspladser, Pakhuse og Kraner — og den senere Opsamling og Udrangering af de læssede og tømte Vogne kræver et meget omfattende og tidsspildende Rangeringsarbejde, som paa Grund af Sporenes ovenomtalte Beliggenhed i offentlige Gader maa udføres med stor Forsigtighed og Agtpaagivenhed. Disse Rangeringer — selve Kørslen ogsaa — generer og generes af Vognfærdslen, særligt ved Skibe, der losser eller lader til og fra Færdselsvogne, hvis Kuske ofte udviser stor Hensynsløshed, idet de holder, hvor det passer dem, saaledes at Rangeringen hyppigt maa standses for at faa Sporet gjort frit, hvilket af og til først

lykkes, efter at Politiets Hjælp er paakaldt. Paa lignende Maade kan Rangingen blive generet af de Mængder Gods, som lagres eller midlertidigt henlægges paa Kajerne ved nogle af Skibene, navnlig Rutebaadene, og som ofte hensynsløst henlægges enten i selve Sporet eller saa tæt ved dette, at Rangingen maa standse for at faa det flyttet.

Det er en Selvfølge, at Rangingen under disse Forhold ikke alene er et meget trættende Arbejde, men tillige et Arbejde, der let medfører Uheld og Ulykker. Hertil kommer, at Passagen over Gadeskæringer og forbi de talrige Udkørselsporte fra Gaarde og Oplagspladser rummer Farer for Paakørsel og kræver særlig Agtpaagivenhed og Forsigtighed samt medfører Sinkelse i Arbejdet. Med Hensyn til Udkørselsporte skal det f. Eks. oplyses, at i den indre Kajgade paa Kalvebod Brygge, hvor Sporet ligger tæt op til Oplagspladsernes Plankeværker, findes ikke mindre end 9 Udkørselsporte, som — da hver af dem rummer Fare for Paakørsel — maa passeres under Iagttagelse af særlige Forsigtighedsregler.

Endelig medfører de skarpere Kurver, f. Eks. Kurverne ved Langebro og over Børsbroen, Vanskeligheder, idet Togene ikke maa køre for hurtigt, men alligevel skal have en vis Fart for at slippe igennem Kurven. Er denne Fart ikke rigtigt afpasset, kører Toget i Staa og maa i saa Fald som Regel skilles i to Dele for at kunne føres igennem, hvilket giver Anledning til en Del Ranging og dermed følgende Forsinkelse, ligesom en saadan Standsning kan medføre Spærring af en Gade eller Plads til større eller mindre Ulempe for den øvrige Færdsel.

Etableringen af en direkte Sporforbindelse som den projekterede mellem Larsens Plads og Havnegade vil skabe Muligheden for en lettere og hurtigere Udveksling af Vogne mellem de nuværende to Havnebaner samt mellem forskellige Havnebanestrækninger paa den ene Side og Godsbanegaarden eller Østerbro Station og Frihavnen paa den anden Side. (Som Eksempel anføres: En Vogn fra Havnegade til Toldboden vil blive hurtigere befordret ad Forbindelsessporet, end den nu bliver, ved at sendes over Godsbanegaarden og Østerbro Station. Ligeledes vil en Vogn, indgaaet til Godsbanegaarden fra en Strækning Vest for denne og bestemt for Larsens Plads, som Regel naa hurtigere frem ved at sendes over Forbindelsessporet, end den vil, naar den først skal sendes til Østerbro Station).

Endvidere vil Fragten blive noget lavere end nu, hvor Udvekslingen sker over henholdsvis Godsbanegaarden og Østerbro Station, idet man vil spare Forskellen mellem gennemgaaende Havnebanefragt plus ordinær Fragt for 10 km paa den ene Side og lokal Havnebanefragt paa den anden Side. (Eksempelvis anføres, at en Vognladning Majs paa 10,000 kg mellem Larsens Plads og Godsbanegaarden i Øjeblikket koster 1 Kr. 25 Øre i Havnebanefragt plus 12 Kr. 00 Øre ordinær Fragt, i alt 13 Kr. 25 Øre, medens den ved Befordring over Forbindelsessporet vil koste 7 Kr. 20 Øre. De fornævnte Beløb af 12 Kr. og 13 Kr. 25 Øre vil an-

De teoretiske Muligheder for den Havnebanen (i trafikmæssig Forstand) vedrørende Trafik, som en Forbindelse mellem Havnebanens nordlige og sydlige Del frembyder.

1. Den lokale Trafik.

tagelig efter Boulevardbanens Aabning blive formindskede til henholdsvis 10 Kr. 20 Øre og 11 Kr. 45 Øre, jfr. nedenfor).

2. Den gennemgaaende Trafik.

Fremdeles vil Etableringen af Forbindelsessporet medføre den Mulighed, at de Forsendelser mellem Havnebanestrækningerne paa den ene Side og Strækningerne ud over henholdsvis Godsbanegaarden og Østerbro Station paa den anden Side — de saakaldte gennemgaaende Forsendelser, jfr. de statistiske Oplysninger, Side 23 og følgende —, der ved Anlægget af Forbindelsessporet opnaar en kortere Befordringsstrækning, end de nu maa befordres over, vil kunne sendes ad dette Spor, hvorved der vil spares nogle Kilometer for hver Vogn. (Som Eksempel anføres: Forsendelser mellem Godsbanegaardens Havnebanestrækninger paa den ene Side og Stationer paa Nord- og Kystbanen paa den anden Side vil ved at dirigeres over Forbindelsessporet faa en kortere Befordringsstrækning end den, de nu maa befordres over via Godsbanegaarden. Ligeledes vil Forsendelser mellem Stationer Vest for København paa den ene Side og Østerbro Stations Havnebanestrækninger paa den anden Side faa en kortere Befordringsstrækning).

For disse Forsendelser vil der opnaas en Fragtbesparelse, svarende til en Forkortelse af Afstanden med 5 km for Forsendelserne mellem Godsbanegaardens Havnebanestrækninger paa den ene Side og Nord- og Kystbanens Stationer paa den anden Side, jfr. de paa Bilag 16 eksempelvis anførte Takster, og med 10 km for Forsendelserne mellem Østerbros Havnebanestrækninger paa den ene Side og Stationer Vest for København paa den anden Side, jfr. Bilag 17.

**Muligheder-
nes Gennem-
førelse i
Praksis.**

Hvorvidt eller i hvilket Omfang disse Muligheder i Praksis vil kunne gennemføres, er paa Grund af de vanskelige og indskrænkede Forhold paa Havnebanerne imidlertid et Spørgsmaal.

Maalet.

For at faa den fulde Nytte af Forbindelsessporet eller i alt Fald en Nytte, der staar i et rimeligt Forhold til de store Udgifter, Etableringen af Sporet vil medføre, bør Maalet for Bestræbelserne være, at alle Vogne til og fra de forskellige Havnebanestrækninger, der faar en kortere Transportvej ved at blive dirigerede over dette Spor, altsaa baade i den lokale og i den gennemgaaende Trafik, sendes ad denne Vej. Men for at dette kan lade sig gøre, maa der paa de forskellige Havnebanestrækninger foretages mere eller mindre omfattende Rangeringer, idet alle de Vogne, der kommer i Betragtning, maa udrangeres for sig og magasineres, til de kan opnaa Befordring ad den kortere Vej (Forbindelsessporet).

Denne Rangering eller rettere sagt disse Rangeringer vil imidlertid i høj Grad forøge de allerede nu saa vanskelige Arbejdsforhold paa Havnebanerne samt i betydelig Grad genere den øvrige Færdsel paa de paa-gældende Steder, hvis Frihed er af allerstørste Betydning for Byen og dens Næringsliv, i hvilken Henseende man skal bringe i Erindring, at Forbindelsessporet som anført nødvendigvis maa krydse Adgangsvejen til Kvæsthusbroen med dens store Trafik til og fra de derliggende inden-

landske Rutebaade. Allerede som Forholdene nu er her, har de som bekendt givet Anledning til meget alvorlige Klager fra de handlende, uagtet der fra Havnevæsenets og Det forenede Dampskibs-Selskabs Side er gjort det mest mulige for at lette Trafikken, bl. a. ved at fordele Skibenes Afgang paa alle Ugens Dage, og enhver selv nok saa lille Forringelse af Forholdene maa derfor betragtes som i høj Grad utilraadelig. Havnebanesporet skærer derhos allerede nu dels den stærkt befærdede Børgsgade, ad hvilken Hovedtrafikken til og fra Christianshavn foregaar, der i Forvejen er generet ved Aabningerne af Knippelsbro, dels Adgangsgaderne til Langebro, over hvilken Færdslen er i stærk Tiltagen. Men hertil kommer, at der ofte, for ikke at sige som Regel, ikke vil kunne disponeres over den fornødne Sporplads til at foretage de nødvendige Rangeringer eller over Plads til Hensættelse af de Vogne, der skal ud-rangeres, for senere at blive befordrede ad den korteste Vej. *Den Mulighed er derfor ikke alene ikke udelukket, men vistnok endogsaa højst sandsynlig, at man* — særlig for de Vognes Vedkommende, der afgaar fra de 2 af Godsbanegaardens Havnebanestrækninger, nemlig Kalvebodstrand og Islands Brygge — *maa opgive at sende om ikke alle, saa dog den største Del af de paagældende Vogne ad den korteste Vej (Forbindelsessporet) og i Stedet for dirigere disse Vogne ad den samme Vej, som nu benyttes.* Dette vil have til Følge, at de vil blive befordrede over den nu benyttede længere Strækning for Fragten for den kortere Strækning og altsaa medføre Indtægtstab for Statsbanerne uden at medføre nogen Arbejdslettelse for disse. Dette Forhold kan dog maaske ordnes ved, at Godsbanegaarden og Østerbro Station faar ens Takster, og at disse bliver saaledes, at Statsbanerne ikke derved lider noget Indtægtstab.

I det foran udtalte er kun den Vogntrafik, der staar i Forbindelse med de henholdsvis under Godsbanegaarden og Østerbro Station hørende Havnebanestrækninger, taget i Betragtning, derimod ikke den store Havnebanerne uvedkommende Vogntrafik, der finder Sted fra og til Østerbro Station, selve Frihavnen og Malmø via Dampfærge.

Reglerne for Besørgelsen af den Del af denne Trafik, der staar i Forbindelse med Godsbanegaarden og Strækninger derudover, er, at den under de nuværende Forhold dirigeres dels over Nørrebro og Frederiksberg Stationer til og fra Godsbanegaarden, hvor Omrangering af de videregaaende Vogne finder Sted, dels med særlige Tog over de samme Stationer direkte til og fra Roskilde og derudover.

Med Hensyn til Omfanget af denne Trafik bemærkes, at der, jfr. Bilag 13, i 1913—14 er befordret:

		læssede Vogne.	
fra Frihavnen	til Godsbanegaarden.....	ca.	400
til	— fra —	-	160
fra	— til Stationer Vest for København	-	58,344
til	— fra — — —	-	12,883

Den Havne-
banen (i tra-
fikmæssig
Forstand) i og
for sig ikke
vedrørende
Trafik fra og
til Østerbro
Station, Fri-
havnen og
Malmø, der
teoretisk set
ogsaa kunde
ekspederes
over Forbin-
delsessporet.

			læssede Vogne.
fra Færgerne mellem Frihavnen og Malmø til Godsbanegaarden	ca.	2,200	
til Færgerne mellem Frihavnen og Malmø fra Godsbanegaarden	-	3,200	
fra Færgerne mellem Frihavnen og Malmø til Stationer Vest for København	-	12,529	
til Færgerne mellem Frihavnen og Malmø fra Stationer Vest for København	-	1,513 *)	
fra Østerbro til Godsbanegaarden	-	475	
til — fra —	-	276	
fra — til Stationer Vest for København	-	24,673	
til — fra — — —	-	26,727	

Mulighederne for at føre denne Trafik ad Forbindelsessporet. At føre den Del af denne Trafik, der nu dirigeres via Godsbanegaarden, over Havnebanen, naar Forbindelsessporet bliver aabnet, hvilket der maaske kunde blive Spørgsmaal om, maa vistnok anses for ikke gørligt,

dels paa Grund af, at Østerbro Station for de derfra afgaaende Vognes Vedkommende vanskeligt vil kunne foretage de nødvendige Rangeringer,

dels paa Grund af, at Godsbanegaarden med dens nuværende Sporanlæg formentlig ikke vil kunne modtage denne Trafik fra Havnesiden,

dels endelig paa Grund af, at Færdsels- og Arbejdsforholdene paa Havnebanerne allerede nu som anført er saa vanskelige, at det ikke kan anses for forsvarligt yderligere at belaste disse Baner med en dem helt uvedkommende transiterende Trafik.

Boulevardbanens Indflydelse: Med Hensyn til den Betydning, som Boulevardbanen kan antages at ville faa paa Trafikken til og fra Havnebanen, bemærkes, at denne Banes Aabning næppe kan antages at ville bevirke andet, end at der af og til muligt kan skaffes en hurtigere Befordring for nogle Forsendelser saavel i den lokale som i den gennemgaaende Trafik. (Eksempelvis kan anføres: en Vogn fra Havnegade til Toldboden vil under visse Forhold maaske kunne befordres hurtigere ad Boulevardbanen end ad den nu benyttede Trafik. Vej, Godsbanegaarden—Frederiksberg—Nørrebro—Østerbro).

2. Paa den Havnebanen (i trafikmæssig Forstand) i og for sig uvedkommende Trafik. Derimod vil Boulevardbanens Aabning kunne faa større Betydning for den foran omtalte transiterende Trafik fra og til Østerbro Station, Frihavnen og Malmø, som nu ledes over Godsbanegaarden, idet om ikke den hele saa dog nogen Del af denne Trafik vil kunne dirigeres over denne Bane og derved opnaa en noget kortere Transportvej. Men for øvrigt maa det vist kunne antages, at man, naar den ny Lygten Gods-

*) Heri kun medregnet læssede Vogne med Vognladningsgods, ikke Vogne med Stykgods.

station bliver færdig, vil søge saavidt muligt at føre den Del af den her omtalte Trafik, som staar i Forbindelse med Stationer og Strækninger Vest for Godsbanegaarden, uden om denne direkte til og fra Roskilde.

Med Hensyn til den Betydning for Fragtberegningen, som Aabningen af Boulevardbanen vil medføre, bemærkes, at der antagelig vil kunne regnes med en Nedsættelse af den nuværende lokale Fragt mellem Godsbanegaarden og Østerbro Station, svarende til en Forkortelse af Afstanden med 5 km, samt med en Nedsættelse af de nugældende Takster mellem Østerbro Station og Frihavnen paa den ene Side og Stationer Vest for København paa den anden Side, svarende til en Forkortelse af de forskellige Afstande med 3 à 4 km. Derimod vil der ikke opnaas nogen Takstnedsættelse, for saa vidt angaar Forsendelser mellem Godsbanegaarden og Stationer paa Nord- og Kystbanen, idet der ved Udfærdigelsen af de nugældende Takster af 1912 allerede er taget Hensyn til Boulevardbanens Indflydelse paa disse Afstande.

Som det af ovenstaaende Udtalelser fremgaar, maa det anses for sandsynligt, at Forholdene paa Havnebanen efter Aabningen af det paa-tænkte Forbindelsesspor vil stille sig saaledes, at den største Part af de Vogne til og fra Havnebanestrækningerne i den gennemgaaende Trafik, der ved at blive sendt over Forbindelsessporet vilde opnaa en kortere Befordringsstrækning, ikke vil kunne blive befordrede ad denne Vej, og at en egentlig transiterende Trafik over Havnebanen maa betragtes som aldeles udelukket. Til Rest bliver derefter kun den lokale Vognudveksling mellem de to nu adskilte Havnebaner, som kan komme til at nyde virkelig Fordel af Forbindelsessporet.

Idet man med Hensyn til Omfanget af den nu stedfindende Trafik pr. Jernbanevogn mellem Havnens enkelte Dele skal henvise til Bilag 13, skal man med Hensyn til Spørgsmaalet om Banernes Overtagelse af en Del af den Trafik, der nu foregaar pr. Fragtvogn mellem de forskellige Steder i Havnen m. v., bemærke følgende:

Det er under Kommissionens Forhandlinger fra Handelsstandens Side blevet fremhævet, at en Del af de store Forsendelser, der indkommer til Frihavnen, igen udgaar fra denne til Toldhavnen i saa store Kvanta, at de gerne skulde kunne transporteres i Jernbanevogn. For Tiden maa disse Varer befordres pr. Aksel til den Del af Toldhavnen, der ligger Syd for Larsens Plads, hvad der formenes at volde visse Vanskeligheder, idet denne Befordringsmaade angives at være dyr og langsom, bortset fra, at det under de forhaandenværende Forhold er vanskeligt at skaffe de fornødne Vogne.

Det er af Frihavnsselskabet oplyst, at der før Krigen aarlig blev transporteret 70,000—80,000 Tons Gods fra Frihavnen til Toldhavnen, hvilken Transport foregik dels pr. Pram (ca. $\frac{1}{3}$), dels pr. Vogn (ca. $\frac{2}{3}$). Største Delen af Godset gik videre til udenlandske (svenske, russiske,

**Banernes
Overtagelse
af den nu pr.
Fraktvogn
stedfindende
Trafik mellem
Havnens en-
kelte Dele.**

tyske og norske) Havne og Provinshavne, medens en mindre Del — fra 4,000 til 8,000 Tons — var bestemt for indenbys Modtagere. I disse Tal er ikke medregnet, hvad der eventuelt kan være transporteret fra Lejeres eget Lager i Frihavnen til Toldhavnen. Ligeledes transporteres der pr. Vogn en Del Gods fra forskellige Steder af Toldhavnen til Frihavnen — saaledes f. Eks. Kreditoplagsgods, som Kreditoplagshaverne ikke har Plads til at tage hjem, og som derfor maa køres ud i Frihavnen til Oplagring. Dette har særlig været Tilfældet under Krigen, idet adskillige Dampere, der delvis havde Gods til Frihavnen, har faaet anvist Plads i Kristiansgade, hvorfra Varerne har maattet videresendes pr. Aksel, ligesom det er passeret, at der til Islands Brygge er kommet Skibe med Varepartier, som de havde opsamlet undervejs, og hvoraf en Del har maattet videresendes pr. Aksel til Frihavnen. Angaaende Mængden af dette Gods har man ikke kunnet skaffe Oplysning.

Endvidere transporteres der i Fragtvoгне noget Omladningsgods fra Bolværk til Bolværk i Toldhavns forskellige Dele — dog formentlig ikke i større Mængder, end at denne Transportmaade er den naturligeste —, hvorhos der fra de Skibe, der lossers i Toldhavnen, pr. Aksel transporteres en Del Gods, som ikke har kunnet toldbehandles paa Udlosningsstedet, til Toldboden for at toldklarerer der. Ifølge Oplysninger meddelte af Toldvæsenet blev der saaledes transporteret til Toldboden:

<i>Fra Larsens Plads</i> (Stettin, Danzig, Königsberg) fra 1. Juli 1913 til 30. Juni 1914.....	2,304 Læs
<i>Fra Larsens Plads og Kvæsthusbroen</i> (Østnorge, russiske Østersøhavne) i Halvaaret 1. Januar 1914 til 30. Juni 1914.....	700 Læs
<i>Børsens Distrikt</i> (Leith, Goole, Newcastle)...	1,127 —
<i>Christianshavns Distrikt</i> (Vestnorge, Island)...	245 —
<i>Gammelholms Distrikt</i> (Malmø, Helsingborg, Landskrona).....	100 —
halvaarlig... 2,172 Læs × 2 =	4,324 —
i alt aarlig...	6,648 Læs

à 2 Tons = 13 Millioner kg.

Endelig blev der tilkørt Toldboden fra Godsbanegaarden:

I 1915	7,887 Læs (110,295 Stkr.)
- 1914	5,587 — (78,264 —)

Af dette Gods vilde det dog kun være de Mængder, der fra Børsens Distrikt (Leith, Goole og Newcastle) og Gammelholms Distrikt (Sverrig) transporteres til Toldboden, der eventuelt vilde kunne drage Nytte af Jernbaneforbindelsen over Nyhavn, idet Godset fra Larsens Plads og Kvæsthusbroen sikkert vedblivende lettest og bedst vilde kunne transporteres pr. Fragtvoغن fra Skibet til Toldboden, og det samme vilde formentlig være Tilfældet med Godset fra Christianshavn, der lossers ved Bolværker, hvor der ingen Jernbanespor findes. Mængden af det heromhandlede Gods, der teoretisk set vilde kunne benytte sig af Banen til at blive transporteret til Toldboden, vilde da efter det anførte beløbe sig

til ca, 2,500 Læs à 2 Tons = ca, 5,000 Tons aarlig. Ligeledes vilde det selyfølgelig ogsaa være teoretisk muligt at transportere det foranførte Gods, der nu sendes pr. Aksel fra Godsbanegaarden til Toldboden, ad den ny Forbindelsesbane.

Angaaede Spørgsmaalet om Mulighederne for og det ønskelige i, at Banerne overtager Besørgelsen af den omhandlede Trafik, skal bemærkes, at Hovedformaalet med Havnebanen er at sætte de ved Bolværkerne liggende Skibe i direkte Sporforbindelse med Landets øvrige Jernbanenet, og at en Transport af Varer fra en Del af Havnen til en anden formentlig kun kan komme i anden Række og kun tillades, for saa vidt som den ikke træder hindrende i Vejen for den Trafik, der efter det anførte maa komme i første Række. Saaledes som Forholdene er paa den københavnske Havnebane — hvilke Forhold snarere vil blive forværrede ved Anlægget af Forbindessporet —, vil det ikke være muligt i væsentlig Grad at udvide den Trafik, der nu allerede i saa Henseende finder Sted. Hertil kommer, at Jernbanerne saavel efter deres almindelige Karakter som under Hensyn til de indskrænkede Sporforhold i København ikke kan anses for særligt egnede til at transportere Varer over saa korte Distancer, som her er Tale om, og at de paagældende Varer tværtimod mere hensigtsmæssigt vil kunne befordres ved Hjælp af Pramme eller pr. Aksel, navnlig ved Hjælp af Nutidens store Lastautomobiler, der dels kan køre hurtigere end Havnebanen dels kan komme til overalt ved Bolværker og Pakhuse, ligesom Paa- og Aflæsning til og fra saavel Pram som Lastvogn vil kunne ske hurtigere og med færre Formaliteter, end naar Godset skal forsendes med Jernbanevogne.

Det har særlig været overvejet, hvorvidt Statsbanerne eller Havne-**Etablering af**
væsenet burde anskaffe og drive saadanne Automobiler, men Kom-**Automobil-**
missionen har været mest tilbøjelig til at formene, at en saadan Virksomhed**befordring.**
maa betragtes som faldende uden for Statsbanernes og navnlig uden for Havnens Opgave, og at det vilde være naturligt at overlade dette til det private Initiativ, hvad der formentlig ogsaa vilde være heldigere under Hensyn til, at de paagældende Vogne næppe alene til Stadighed vilde kunne beskæftiges med Transport af Varer fra Skibene til de forskellige Dele af Havnen. En privat Virksomhed vilde da antagelig lettere kunne faa dem anvendt i andet Øjemed end Statsbanerne eller Havnevæsenet, hvilket under Hensyn til Byens Størrelse formentlig ikke vil være vanskeligt. Man skal i øvrigt bemærke, at de nuværende Forhold jo ikke udelukker Befordring pr. Jernbane mellem de to Havnebaner indbyrdes, mellem disse og Frihavnen og mellem Godsbanegaarden og Toldboden, hvad ogsaa nu finder Sted, jfr. Bilagene 13 og 14.

Kommissionen har endvidere overvejet, hvorvidt det maatte kunne **Ny Toldbod**
lade sig gøre Syd for Nyhavn — antagelig helst i Nærheden af Langebro **ved**
— at oprette et Toldklaringslokale, saaledes at det Toldgods, der nu **Langebro.**

fra denne Del af Havnen føres til Toldboden for at klareres, kunde toldbehandles der. Man skal i denne Henseende bemærke følgende:

Den overvejende Del af det til Kjøbenhavns Havn ad Søvejen ankommande Gods er — ikke alene for saa vidt angaar det Gods, der losses i Frihavnen og ved Toldbodens Bolværker, men ogsaa for saa vidt angaar det Gods, der losses i den øvrige Del af Toldhavnen — indført fra udenrigs Sted og saaledes undergivet Toldvæsenets Behandling.

Skibe, der aldeles ikke medfører Stykgods (hvorved i denne Forbindelse forstaas Varer, emballerede i Kasser, Fustager og deslige, eventuelt ogsaa i Lærred), eller som kun medfører Stykgods i smaa Partier som Vedladning, har i en lang Aarrække haft Tilladelse til at losse uden for Toldboden, og der har paa Lossestedet kunnet foretages Toldklarering af den Del af de oplossede Varer, hvis tarifmæssige Beskaffenhed ikke har krævet Udpakning.

I Aaret 1916 skete der (jfr. Samling af Cirkulærer m. v. vedkommende Toldbeskatningen m. m. Nr. 3/1916, Punkt 1) en Udvidelse af Adgangen til Losning og Toldbehandling i Havnedistrikterne af Stykgods. I den ommeldte Henseende er Forholdet for Toldhavnens Vedkommende nu saaledes:

Alle Ladninger bestaaende af Salt, Kornvarer og Foderstoffer, Teglværksfrembringelser, Jernbaneskiner og lignende grove Jernvarer, Trælast o. s. v. losses og toldbehandles i Havnedistrikterne uden for Toldboden.

Skibe, indehavende dels Last af den anførte Art, dels tillige Vedladning af Stykgods, losses som Regel i Havnedistrikterne uden for Toldboden. Det oplossede Stykgods kan toldbehandles paa Stedet i de Tilfælde, der er anført i ovennævnte Cirkulære, Punkt 1. b., som tillader Toldbehandling paa aaben Kaj eller i Pakhus af alle toldfri Varer og af uemballerede toldpligtige Varer samt af andre Varer, naar Toldbehandlingen ikke kræver Sortering eller stykkevis Undersøgelse, og de er pakkede i visse nærmere angivne Arter af Emballage, hvorhos Bestemmelsen tillader Toldbehandling uden for Toldboden i Pakhus af alle andre Varer, naar Udpakning og Undersøgelse kan ske paa fuldstændig vejerbodsmæssig Maade i dertil egnede Vægtlokaler. Eventuelt henkøres Godset til Oplægning paa Toldboden eller kan fra Lossestedet afsendes som ufortoldet til indenrigs eller fremmed eller toldfrit Sted (Udlandet, Frihavnen eller Frilager).

Skibe med Last alene af Stykgods udlosses som almindelig Regel paa Toldboden.

Rederier, som for deres Skibe har Tilladelse til at losse Stykgods i Havnedistrikterne uden for Toldboden, og Pakhusselskaber, paa hvis Omraade Stykgodslosning finder Sted, kan faa Tilladelse til „privat Pakhusoplag“ for uberigtigede Varer, som

1. er angivne til Forsendelse til indenlandsk eller udenlandsk Sted, men foreløbig henligger,
 2. er bestemte til Klarering eller Forsendelse, men hvis Modtagere ikke har meldt sig for at berigtige Varerne,
- (jfr. nærmere ovennævnte Cirkulære, Punkt 1. d.).

Der kan yderligere indrømmes Ret til Oplæggelse af *alle* Varer, bl. a. paa det Vilkaar, at der i Forbindelse med Pakrummene indrettes Vejerbodslokaler.

(A/S „Larsens Plads“, A/S „De forenede Oplagspladser og Værfter i Kjøbenhavn“, A/S „Korntørrings- og Oplagsmagasinet“ samt A/S „Det forenede Dampskibsselskab“ har erholdt Ret til privat Pakhusoplag, sidstnævnte paa „Islandspladsen“ paa Christianshavn).

Saafermt der nu som anført i Nærheden af Langebro skulde tilvejebringes fornøden Plads til Oplægning og Toldklarering af det Stykgods, der oplosses i den sydlige Del af Toldhavnen — navnlig i Kristiansgade og ved Bryghuspladsen —, vilde dette kræve Opførelse af en Toldbodbygning med en Plads af antagelig 3,000 à 4,000 m² Gulvareal til Lagring af Godset, 300 m² til Vejerbod, 500 m² til Opbevaring og Udlevering af det klarerede Gods og 150 m² til Kontorer for Toldregnskabsfører og Toldopsyn, idet det ikke vilde være til nogen Nytte at tilvejebringe et Toldpakhus uden samtidig at indrette det saaledes, at det i Pakhuset oplagte Gods kan klareres der. Bekostningen ved Opførelsen af et saadant Bygningskompleks vil naturligvis, navnlig under de herskende Forhold, blive særdeles betydelig, og dertil kommer de aarlige Udgifter ved Driften af en saadan Toldbod. Disse vilde formentlig blive:

til Lønninger til Toldpersonalet (2 Kontrolører, 1 Fuldmægtig, 6 Assistenten og 2 Rorsbetjente) ca. 25,000 Kr.,

til Belysning, Opvarmning og Rengøring af Lokalerne samt til Vedligeholdelse af Inventar ca. 5,000 Kr.

Hertil vilde endvidere komme Skatter og Vedligeholdelse af Bygningen.

Maatte en saadan Toldbod blive indrettet, vilde der maaske endvidere være nogen Grund til ogsaa at lade det Gods, der nu henkøres fra Godsbanegaarden til Toldboden, oplægge i det paagældende Pakhus, men vedkommende Bygning maatte da gøres betydeligt større end foran angivet.

Under Hensyn til det anførte samt til, at det paa det nuværende Tidspunkt, hvor Havnens Udviklingslinier mod Syd endnu henstaar i det uvisse, vilde være meget vanskeligt at afgøre den mest hensigtsmæssige Beliggenhed for en saadan ny Toldbod, finder Kommissionen ikke, at de meget betydelige Udgifter, der vilde være forbundne med Indretningen og Driften af en saadan, vilde staa i et nogenlunde rimelig Forhold til det Savn, denne vilde afhjælpe — hvilket Savn heller ikke hidtil har givet sig Udtryk i Henvendelser til vedkommende Autoriteter — og det saa meget mere, som det endog vilde kunne tænkes, at de større Handlende, der til Stadighed lader foretage Klarering paa Toldboden af dersteds oplosset Gods, vilde rejse Indsigelse imod at skulle foretage Klarering paa to fra hinanden langt fjernede Steder. Kommissionen har derfor ikke ment at kunne fremsætte Forslag om Oprettelsen af en saadan Toldbod i den omhandlede Del af Havnen og skal i øvrigt blot bemærke, at det formentlig vilde være meget vanskeligt i vedkom-

mende Kvarter af Byen at finde en passende Byggeplads hertil. Saafremt Havnen vedblivende udvikler sig saa stærkt mod Syd som sket i de senere Aar, kan det derimod maaske blive nødvendigt at indrette en ny Toldbod her, hvis Beliggenhed den stedfindende Udvikling da nærmere maa angive.

Fordelene og Ulemperne ved Anlægget. Under Hensyn til det fremkomne Resultat angaaende Mulighederne for Udnyttelsen af den foreslaaede Forbindelsesbane skal man sluttelig paapege, hvilke Fordele og hvilke Ulemper Forbindelsen kan antages at ville medføre for 1) Statsbanerne, 2) Skibsfarten og 3) Handelsstanden:

For Statsbanerne. For *Statsbanerne* vil Anlægget af Forbindelsesbanen ikke medføre nogen Besparelse i Udgifterne ved Havnebanens Drift, men derimod en Forøgelse af disse Udgifter, hvilken Forøgelse Side 21 er anslaaet til ca. 60,000 Kr. aarlig. Endvidere vil Statsbanernes Budget blive belastet med Udgifterne til Forrentning af den Del af Anlægsudgifterne, som Statskassen vil komme til at udrede, derunder Udgiften til Anskaffelsen af en Rangeringsmaskine, samt med Udgifterne til Anlæggets Vedligeholdelse og Fornyelse. Til disse Udgiftsforøgelser vil ydermere komme en Indtægtsformindskelse, idet — som foran anført — Fragten vil blive billigere saavel i den lokale som i visse Tilfælde i den gennemgaaende Trafik, hvilket Indtægtstab formentlig næppe vil kunne dækkes ved den Indtægt, som en eventuel Forøgelse af den lokale Trafik maatte medføre. Det kan derhos ikke antages, at Etableringen af Forbindelsesbanen vil medføre nogen Lettelse i den egentlige Vognudveksling udover, at nogle lokale Forsendelser mellem den nordlige og sydlige Del af Havnebanen kan blive befordrede noget hurtigere end nu, samt udover, at en Del af de gennemgaaende Forsendelser vil kunne faa en noget kortere Transportvej.

For Skibsfarten. For *Skibsfarten* ses det ikke, at Anlægget af Forbindelsesbanen vil medføre Fordele, idet det maa antages, at Skibsfarten i og for sig kun er interesseret i, at der fra eller til Skibene kan losses eller lades direkte til eller fra Jernbanevogn, medens det er uden Betydning for Skibsfarten, om Vognen skal køre noget kortere eller længere for at komme til eller fra Bolværk. Anlægget medfører derhos ikke, at der etableres Læssespor ved Bolværker, som ikke allerede er forsynede med saadanne, med Undtagelse af Bolværket ud for Korn tørringsmagasinets Ejendom. Med Hensyn til Forholdene her skal man bemærke, at Fordelen ved Tilvejebringelsen af Spor ud for nævnte Ejendom samt ved, at dette Spor kommer i Forbindelse baade med den nordlige og sydlige Del af Havnebanen, skønnes langt at opvejes ved den Ulempe, der er forbunden med, at det nuværende Bolværk, der i lige Flugt har en Længde af ca. 120 m, og som saaledes under Hensyn til den tilstedeværende Vanddybde af 7,5 m kan benyttes af Dampere med indtil ca. 6000 Tons Ladeevne, ved Anlægget vil blive delt i et Stykke paa ca. 60 m, der har samme Retning

som det nuværende, og i et ikke helt retliniet Stykke paa ca. 85 m's Længde, der danner en stump Vinkel med det førstnævnte Stykke. Denne Forandring af Bolværket vil bevirke, at det ikke vil kunne benyttes som Anlægsplads for større, oversøiske Dampere, idet der ved det 85 m lange Bolværk kun vil kunne ligge Skibe med ca. 2,500 Tons Ladeevne og ved det 60 m lange Bolværk kun Skibe med ca. 1,500 Tons Ladeevne. Det 85 m lange Bolværk vil derhos komme til at ligge i længere Afstand fra Selskabets Pakhuse end det nuværende, hvad der ogsaa maa anses for at være til Ulempe, selv om der kan bødes herpaa ved Hjælp af Nutidens mekaniske Forbindelsesmidler. For Korntørringsmagasinet — som for Skibsfarten — vil det derfor være til større Nytte af faa anlagt Bolværksspor i Forbindelse med de nuværende Spor paa Larsens Plads saaledes som tilladt ved Ministeriets Skrivelse af 20. November 1915, hvorved Sporet ganske vist kun kommer i Forbindelse med den nordlige Del af Havnebanen, men hvorved Bolværket bevares udelt i sin fulde Udstrækning.

Det skal ydermere fremhæves, at Anlægget af Forbindelsesbanen vil være til Ulempe for Skibsfarten ved, at Banen som anført kommer til at skære den store og betydningsfulde Trafik saavel med Gods som Personer til og fra de ved Kvæsthusbroen liggende Skibe, at Udrykningen af Bolværkerne ud for Søndre Tolbod og Havnegade vil komme til at formindske Bredden af det i Forvejen, navnlig ud for Havnegade, ret snævre Havneløb, at Bolværket i Bunden af Bassinet ved Kvæsthusbroen, der nu har en Længde af ca. 75 m og benyttes af en af Det forenede Dampskibsselskabs Rutedampere, formindskes til ca. 35 m, saaledes at det kun kan benyttes af ganske smaa Fartøjer, samt ved, at Benyttelsen af Nyhavns Kanal — der jo allerede nu er overskaaret af een Bro — vil blive besværliggjort ved Anlægget af den projekterede ny Bro. Dette gælder naturligvis i første Række den ydre Del af Kanalen, hvor Bolværkerne benyttes i ikke ringe Omfang saavel paa Byens Side, hvor de er i privat Eje, som paa Charlottenborgsiden, hvor de for nylig er købt af Havnen, og hvor et engelsk Selskab har en gennem en længere Aarrække sikret Anlægsret. Men Anlægget af endnu en Bro over Kanalen vil selvfølgelig ogsaa være til Ulempe for de Skibe, der benytter den indre Del af Kanalen, hvor Havnevæsenet ogsaa for nylig med ikke ringe Bekostning har købt og ombygget en meget stor Del af Bolværkerne, for hvilke der ligeledes er god Anvendelse, navnlig efter at Havnevæsenet samtidig med Bolværksombygningen her har ladet uddybe til 3,7 m.

For *Handelsstanden* vil Forbindelsesbanens Anlæg medføre en noget hurtigere og billigere Forsendelse af Varer, der udveksles i den lokale Havnetrafik (for saa vidt Vogne overhovedet kan stilles til Disposition for denne Trafik, hvorved bemærkes, at den lokale Trafik i vognknappe Tider selvfølgelig bør staa tilbage for den gennemgaaende), samt en noget billigere Forsendelse i visse Tilfælde af Varer i den gennemgaaende Trafik. Det skønnes imidlertid ikke — ogsaa under Hensyn til de foran givne Oplysninger om Boulevardbanens formentlige Indflydelse paa de nuværende Forhold —, at disse Fordele kan opveje de betydelige Ulemper, som

For Handels-
standen

Banens Anlæg efter det foranstaaende vil medføre for Skibsfarten og derigennem for Handelsstanden, samt de ikke mindre betydelige Ulemper, som Banen vil bevirke for Trafikken paa Nordre og Søndre Toldbod, paa Larsens Plads, i Havnegade, over Knippelsbro og Langebro, hvilke Ulemper selvfølgelig ikke mindst vil berøre Handelsstanden, der i høj Grad maa være interesseret i, at den gaaende og kørende Færdsel disse Steder foregaar saa uhindret som muligt.

Indstilling.

Under Henvisning til det anførte angaaende Ulemperne og Fordelene ved Forbindelsessporet samt til det oplyste angaaende Udgifterne ved Sporets Anlæg og Drift skal Kommissionen sluttelig bemærke følgende:

Kommissionen kan selvfølgelig erkende, at Etableringen af en Forbindelse mellem Havnebanens nordlige og sydlige Del vilde være naturlig og ønskelig under Forudsætning af, at Forholdene muliggjorde, at Forbindelsen kunde anlægges og drives uden Ulemper for andre berettigede Interesser og med en rimelig Bekostning, samt under Forudsætning af, at Forbindelsen, naar den var tilvejebragt, kunde udnyttes fuldt ud. Men da alle disse Forudsætninger i Henhold til det anførte ikke er til Stede, idet tværtimod de Ulemper og de Udgifter saavel med Hensyn til Anlæg som Drift, som Forbindelsessporet vilde medføre, ikke findes at staa i et nogenlunde rimeligt Forhold til de Fordele, som Forbindelsen under Hensyn til Mulighederne for dens Udnyttelse vilde have til Følge, mener Kommissionen ikke at kunne tilraade, at Anlægget bringes til Udførelse, i alt Fald saa længe der ikke er godtgjort en langt stærkere Trang til Forbindelsen, end der efter det foreliggende nu maa antages at eksistere, og saa længe Forholdene de paagældende Steder langs Havnen ikke er blevne forandrede i væsentlig Grad. I denne Henseende skal man i øvrigt bemærke, at Udviklingen, saavidt det kan skønnes, formentlig vil gaa i den Retning, at Bolværkerne langs den indre Del af Havnen i stedse større Omfang vil blive benyttede af Skibe, der fortrinsvis besørger Person- og Stykgodstrafik, og som derfor kræver en centralt beliggende Anlægsplads, medens de i mindre Grad har Brug for Jernbaneforbindelse end de egentlige Lastdampere. Disse vil antagelig fortrinsvis blive henviste til at benytte de nyere, fjernere liggende Dele af Havnen, som selvfølgelig vil blive sat i Forbindelse med Jernbanenettet gennem de fornødne Bolværksspor, men hvis Beliggenhed overfor det samlede Jernbanesystem er en saadan, at en Forbindelse over Nyhavn mellem den nuværende Havnebanes nordlige og sydlige Del næppe vil faa nogen Betydning for dem. Trangen til denne Forbindelse vil imidlertid ved en saadan Forskydning af Benyttelsen af Bolværkerne i den indre Del af Havnen snarere formindskes end forøges.

Medlem af Kommissionen, Grosserer *Lillienschiold* maa dog for sit Vedkommende tage Forbehold med Hensyn til den foranstaaende Bemærkning om den Trang til Forbindelsen, der maa antages at eksistere,

og skal under Henvisning til sin som Bilag 18 vedhæftede Redegørelse særligt pointere,

at Trafikforholdene bør ordnes saaledes, at Jernbanevognene fra den ene Del af Havnen til den anden befordres saa hurtigt som muligt ad Ringbanen eller Boulevardbanen, og

at Taksten for saadanne Jernbanevogne bør nedsættes til, hvad den vilde være blevet, hvis Jernbaneforbindelsen over Nyhavn var blevet etableret.

Endelig skal tilføjes, at Kommissionen under Hensyn til sit ovenfor angivne Standpunkt til Sagen har fundet det overflødigt at foretage en nærmere Drøftelse af Spørgsmaalet om, efter hvilke Principper Udgifterne til Anlægget af Forbindelsesbanen vil være at fordele mellem de i Sagen interesserede Parter, idet det formentlig maa blive Fremtidens Sag at træffe Bestemmelse herom.

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1918.

Chr. Bayer.

G. Busck-Nielsen.

C. F. S. Ernst.

A. Hølek Colding,

Sekretær.

Michael Koefoed.

C. Lillienchiold.

Jacob Marstrand.

H. C. V. Møller.

Fr. Nordlien,

Formand.

J. Rump.

Skovsted.

Carl Will.

Fortegnelse over Bilagene.

BILAG.

- Bilag 1. Overenskomst af 8. August 1878 mellem Kjøbenhavns Kommune og det svenske Handelselskab angående Anlæg af et Havnepor for Kjøbenhavns Banegård til Nystavn.
- Bilag 2. Overenskomst af 3. Marts 1891 mellem Kjøbenhavns Havnforvaltning og de danske Statsbaner angående Oplysninger i Kaldelistskemaet.
- Bilag 3. Skrivelse af 7. Marts 1891 fra Havnefoged til Statsministeren om Overenskomsten af 3. Marts 1891.
- Bilag 4. Skrivelse af 22. September 1915 fra Statsministeren til Havnefoged om Kaldelistskemaet.
- Bilag 5. Skrivelse af 22. September 1915 fra Statsministeren til Havnefoged om Kaldelistskemaet.
- Bilag 6. Skrivelse af 22. September 1915 fra Statsministeren til Havnefoged om Kaldelistskemaet.
- Bilag 7. Skrivelse af 19. September 1917 fra Statsministeren til Havnefoged om Kaldelistskemaet.
- Bilag 8. Skrivelse af 23. November 1917 fra Havnefoged til Statsministeren om Kaldelistskemaet.
- Bilag 9. Skrivelse af 23. November 1917 fra Havnefoged til Statsministeren om Kaldelistskemaet.
- Bilag 10. Skrivelse af 23. November 1917 fra Havnefoged til Statsministeren om Kaldelistskemaet.
- Bilag 11. Skrivelse af 23. November 1917 fra Havnefoged til Statsministeren om Kaldelistskemaet.
- Bilag 12. Skrivelse af 4. September 1917 fra Statsministeren til Havnefoged om Kaldelistskemaet.
- Bilag 13. Skrivelse af 4. September 1917 fra Statsministeren til Havnefoged om Kaldelistskemaet.

Fortegnelse over Bilagene.

	Side
<i>Bilag 1:</i> Overenskomst af 3. August 1878 mellem Københavns Kommune og det sjællandske Jernbaneselskab angaaende Anlæg af et Havespor fra Københavns Banegaard til Nyhavn ..	44
<i>Bilag 2:</i> Overenskomst af 3. Marts 1904 mellem Københavns Havneforvaltning og de danske Statsbaner angaaende Opfyldninger i Kalvebodstrand m. v.	50
<i>Bilag 3:</i> Skrivelse af 7. Juli 1890 til Indenrigsministeriet fra Overingeniøren for Statsbaneanlæggene angaaende en Sporforbindelse fra Københavns Toldbod til Havnegade	52
<i>Bilag 4:</i> Skrivelse af 22. September 1915 fra Generaldirektionen for Statsbanerne til Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Udgifterne ved Tilvejebringelse af en Forbindelse over Nyhavn mellem Havnebanens nordlige og sydlige Del.	56
<i>Bilag 5:</i> Overslag over Statsbanernes Udgifter ved Anlægget af den i Bilag 4 ommeldte Forbindelsesbane	59
<i>Bilag 6:</i> Kommissionens Overslag over Udgifterne ved Anlægget af Forbindelsesbanen	60
<i>Bilag 7:</i> Skrivelse af 19. September 1917 fra Generaldirektoratet for Statsbanerne til Kommissionen angaaende Udgifterne ved Forbindelsesbanens Drift.	62
<i>Bilag 8:</i> Skrivelse af 23. November 1917 fra do. til do. angaaende do.	63
<i>Bilag 9:</i> Overslag over Udgifter til Ændringsforslag til Kommissionens Projekt til Forbindelsesbanen	65
<i>Bilag 10:</i> Overslag over Udgifter ved Udrykning af Kajmur ud for Søndre Toldbod	66
<i>Bilag 11:</i> Overslag over Udgifter ved Udrykning af Kajmur i Havnegade	67
<i>Bilag 12:</i> Skrivelse af 4. September 1917 fra Statsbanernes Regnskabs- og Trafikafdeling til Kommissionens Sekretær angaaende Trafikken paa de københavnske Havnebaner	68
<i>Bilag 13:</i> Oplysninger vedrørende Trafikken paa den nordlige Del af Havnebanen m. v.	70

<i>Bilag 14:</i> Oplysninger vedrørende Trafikken paa den sydlige Del af Havnebanen	72
<i>Bilag 15:</i> Fortegnelse over Firmaer m. v., som har Sidespor, Oplagsplads eller Pakhus ved den sydlige Del af Havnebanen ...	73
<i>Bilag 16:</i> Takster mellem Godsbanegaarden og Østerbro Station paa den ene Side og Stationer paa Nord- og Kystbanen paa den anden Side	75
<i>Bilag 17:</i> Takster mellem Godsbanegaarden og Østerbro Station paa den ene Side og Stationer Vest for Kjøbenhavn paa den anden Side	76
<i>Bilag 18:</i> Redegørelse fra Medlem af Kommissionen, Grosserer Lillienschiold	77

Overenskomst

Skrevet paa ustemplet Papir i Henhold til
Loven af 24. Maj 1875 § 4.

Overenskomst.

Under Forbehold af Indenrigsministeriets Appobation er undertegnede Magistrat paa Københavns Kommunes Vegne og undertegnede Plenarbestyrelse paa det sjællandske Jernbaneselskabs Vegne blevne enige om følgende almindelige Bestemmelser angaaende Anlægget af et Havnespor fra Københavns Banegaard til Nyhavn.

1. Sporenes Beliggenhed.

Sporene m. m. skulle lægges i det væsentlige paa den paa de vedhæftede tvende Planer angivne Maade, dog med Forbehold af efter fælles Overenskomst at foretage saadanne mindre Modifikationer, som under Anlæggets Udførelse maatte vise sig hensigtsmæssige, og navnlig bemærkes følgende:

- a. Fra Gade Nr. 2 og videre lægges Sporet omtrent midt i Gade Nr. 1. For saa vidt Jernbaneselskabet imidlertid, forinden Sporet lægges, skulde erhverve Ejendoms- eller Brugsret over de Vest for Gade Nr. 1 og Syd for Gade Nr. 2 beliggende Grunde, skal Selskabet have Ret til ud for disse Grunde at lægge Sporet i den vestlige Del af Gaden. Mellem Vesterbrogade og Gade Nr. 2 skal Sporet lægges saaledes, at den vestligste Skinne kommer til at ligge ca. 10 Fod fra den vestlige Grænselinie af Gade Nr. 1.
- b. Fra Drejeskiven fra Tøjhuspladsen til Bolværket skal der, for saa vidt Havnebestyrelsen ønsker det, lægges et Stikspor forbi den hystaaende Kran.
- c. Den ordinære Afstand fra Midten af Bolværkssporret til den indvendige Side af Bolværkshammeren skal, for saa vidt Havnebestyrelsen ønsker det, være $16\frac{1}{2}$ Fod dansk Maal, og den mindste Afstand fra Midten af Bolværksspor til Midten af Hovedspor skal i Reglen være ca. 30 Fod dansk Maal. Fra denne almindelige Regel undtages Sporstrækningerne ved Ryssenstens Badeanstalt, ved Gryn møllen, ved Hjørnet af Niels Juels Gade og Havnegade samt ved den østlige Ende af Havnegade.

d. Foruden ved de i Flånerne viste Sporskifter skal Forbindelsen imellem Hovedsporet og Bolværkssporet i Havnegade tilvejebringes ved Hjælp af 3 Par 16 Fods Drejeskiver, som anbringes Vest for Godsskurene.

2. *Sporenes Højde.*

Overfladen af Skinnerne — saavel i Sporene som paa Drejeskiverne — skal lægges saaledes, at Skinnehøjden lempes efter Højden af de allerede brolagte eller chausserede Arealer, og at Skinneoverfladen ikke kommer til at hæve sig over disse. Det forbeholdes Jernbaneselskabet i denne Henseende at kunne foretage saadan Efterregulering, at Sporene intet Sted faa en stærkere Stigning end 1:100, ligesom Kørebanen i Gaderne hverken i Længde- eller Tværprofil maa have nogen stærkere Stigning.

3. *Sporenes Konstruktion.*

Samtlige Spor og Drejeskiver m. m. skulle indrettes saaledes, at de kunne befares af Selskabets Lokomotiver og af almindelige Jernbanevogne.

Niveausporet over selve Vesterbrogade kan lægges af almindelige Skinner og Kontraskinner med Sporfals af $2\frac{1}{4}$ engelske Tommers Bredde, men i øvrigt skulle alle Spor, som lægges uden for de Jernbaneselskabet tilhørende Arealer, konstrueres i Overensstemmelse med den Tegning, som maatte blive approberet af Indenrigsministeriet. Drejeskiverne og Sporskifterne m. m. skulle derhos konstrueres og anlægges paa saadan Maade, at de saa lidt som muligt generer den almindelige Færdsel, idet Drejeskiverne i deres hele Omkreds skulle være behørigt understøttede, saaledes at de frembyde en nogenlunde jævn Overflade; Sporskifternes Trækstænger skulle saavidt muligt forsænkes eller anbringes underjordisk, og Sporskiftebukkene saavidt muligt anbringes ved Lygtepæle eller andre opstaaende Genstande, og hvor dette ikke er muligt, skulle de omgives med et passende Antal Afvisere. Over den i Havnegaden værende Nedgangsbrønd til Tunnelen mellem Havnegade og gamle Dok paa Christianshavn skal Sporet anbringes paa en saadan Underbygning, at Nedgangsbrønden til Tunnelen ikke beskadiges, og at Adgang til Tunnelen kan finde Sted, hvorhos Brønden forsynes med et saadant Dæk, at dette saa lidt som muligt generer den almindelige Vognfærdsel.

4. *Det gensidige Forhold med Hensyn til Brolægning, Chaussering m. m.*

Ved al for Kommunens Regning forestaaende Regulering, Brolægning og Chaussering, som foretages førend eller samtidig med Havnesporets Anlæg, tages alle fornødne Hensyn til dette, og er Jernbaneselskabet fritaget for at deltage i de dertil medgaaende Udgifter. Bliver Havnesporets Anlæg realiseret, førend de dertil fornødne Arealer ved Kommunens Foranstaltning definitivt ere regulerede, brolagte eller chausserede, udføres disse Arbejder, efter en af Magistraten bifaldet Plan, i fornødent Omfang ved Jernbaneselskabets Foranstaltning imod Refusion fra Kommunen af de dertil medgaaende Udgifter. Overalt hvor derimod Sporene

m. m. anbringes paa Arealer, der allerede ere definitivt regulerede, brolagte eller chausserede, vil Jernbaneselskabet for sin Regning have at udføre den for Anbringelsen af Spor m. m. fornødne Efterregulering samt den fornødne Omlægning af Brolægning eller Chaussering. Kommunen tilsikrer Jernbaneselskabet, at Skæringen af Gaderne Nr. 1 og 2 lægges omtrent i Koten 10,5, og at førstnævnte Gade reguleres med et jævnt Fald fra Vesterbrogade til Gade Nr. 2.

I alle Tilfælde skal Jernbaneselskabet paa chausserede Arealer anbringe 2 Rækker gode Brostene langs begge Sider af hver Skinne og udenom Drejeskiver m. m., idet saadan Brolægning dog ved Skæring af Spor m. m. kan erstattes af Egetræs Belægning. Efter at Sporene m. v. ere anlagte, skal Jernbaneselskabet for sin Regning vedligeholde den omhandlede Brolægning eller Chaussering m. m. i $4\frac{1}{2}$ Fods Afstand til hver Side af hvert Spors Midtlinie og i 2 Fods Afstand fra Drejeskiverne saavel som de for Anbringelsen af Sporskifter m. m. udførte særegne Foranstaltninger. Jernbaneselskabet skal endvidere bekoste den Omlægning af Brolægning eller Chaussering, som maatte blive nødvendig ved Vedligeholdelse eller Fornyelse af Spor med Tilbehør og af alle andre Anlæg, som til Jernbaneselskabets eget Brug maatte være anbragte paa de paagældende Arealer.

Naar derimod Kommunen foretager Opgravninger eller andre Arbejder paa de Arealer, der indtages af Sporene med Tilbehør, da skulle saadanne Arbejder ligesom Arealernes og Sporenes paafølgende Restitution udelukkende ske for Kommunens Regning, dog derunder ikke indbefattet den eventuelle midlertidige Forlæggelse af Spor m. m., der skal udføres og bekostes af Jernbaneselskabet.

5. Grundafstaaelse og Grunderhvervelse.

Alle de Kommunen tilhørende Arealer, som udfordres til Anlægget af Niveausporet med Tilbehør, skulle uden noget som helst Vederlag stilles til Jernbaneselskabets Disposition paa de Tider, der følger af den nedenfor omhandlede Rækkefølge for de respektive Arbejders Udførelse, ligesom Kommunen uden Udgift for Jernbaneselskabet afvikler Forholdet til de nuværende Brugere af disse Arealer samt fjerner eller flytter eller modificerer de paa disse Arealer tilstedeværende Bygninger, Plankeværker og Stakitter m. m.

For at kunne opnaa eller nærme sig til den overfor under Nr. 1 Lit. c. angivne ordinære Beliggenhed af Havnesporene ved Ryssensten og ved Grynsmøllen ere Kommunen og Jernbaneselskabet enige om at dele Udgifterne ved Erhvervelsen af de dertil fornødne private Ejendomme, for saa vidt disse kun bestaa i Arealer, Skure og mindre Bygninger m. m.

6. Broerne over Frederiksholms Kanal og Børsgraven.

Kommunen paatager sig — efter Planer, der forelægges Jernbaneselskabet og Indenrigsministeriet til Godkendelse — at bygge saadanne Broer over Frederiksholms Kanal og Børsgraven, som kunne tjene saavel den almindelige Færdsel som Jernbanefærdslen, og saaledes, at Selskabet

ikkun kommer til at bære den Del af Udgifterne ved disse Broanlæg, som svarer til den Bekostning, som Selskabet vilde have haft ved at anlægge Broerne alene for Havnebanens Skyld og til udelukkende Benyttelse for samme, medens Kommunen bærer alle øvrige Udgifter ved disse Anlægs Udførelse, som foranlediges ved, at disse Broer tillige skulle bygges for almindelig Færdsel. Dette Forhold kan imidlertid ved Overenskomst forandres saaledes, at Selskabet bygger Broerne efter Planer, der godkendes af Kommunen og Indenrigsministeriet, uden at derved sker nogen Forandring i Grundlaget for Udgifternes Fordeling.

Kommunen paatager sig at vedligeholde disse Broer og at sørge for deres Aabning, Lukning og Belysning samt for Pasning af de under Post 7 omhandlede Brosignaler i Overensstemmelse med de Bestemmelser, som Indenrigsministeriet maatte give, imod at Jernbaneselskabet enten aarligt eller en Gang for alle yder et Bidrag til Broernes Vedligeholdelse, som staar i Forhold til den for den respektive Afbenyttelse bestemte Brobredde. Størrelsen af Bidragene saavel til Broernes første Anlæg som til deres senere Vedligeholdelse bestemmes paa det angivne Grundlag enten efter nærmere Overenskomst eller af uvillige Mænd. Jernbaneselskabet leverer, anbringer og vedligeholder i ethvert Fald selve Spor-materialierne.

7. Hegnsbestemmelser og Forsigtighedsbestemmelser, Telegrafer m. m.

Man er enig om, at Vesterbrogade ikke bør afspærres ved Barrierer eller deslige, idet fornøden Sikkerhed for et Togs Passage paa Niveau-sporet antages at kunne opnaas ved et optisk Signal samt derved, at en Mand gaar foran Toget med en Klokke eller et Flag eller en Lygte.

Saafremt Sporet lægges i den vestlige Side af Gade Nr. 1 og da skulde blive lagt af almindelige Skinner uden Kontraskinner, skal der i 20 Fods Afstand fra denne Gades vestre Side anbringes et Stakit langs Sporet. Paa eller ved hver af Broerne over Frederiksholms Kanal og Børsgraven skal anbringes et optisk Signal, som viser, om Broerne er aabnede eller lukkede, tillige skal der paa disse Broer, ligesom paa Broen over Tømmergraven, anbringes et Rækværk mellem Sporet og den af den almindelige Færdsel benyttede Del.

Ved Langebro og paa begge Sider af Børsen skulle Togene holde stille, førend de passere Gaden, og da føres over ligesom over Vesterbrogade, hvorhos der paa disse 3 Steder samt ved Ryssensten skal anbringes optiske Signaler.

Telegraftraadene til den elektriske Ledning, som agtes anbragt langs Havnebanen, skulle saavidt muligt ophænges paa tilstedeværende Bygninger m. m., hvor dette ikke kan ske, skulle malede Telegrafpæle anbringes i mindst 6 Fods Afstand fra Sporet, saaledes at de saa lidt som muligt generer den almindelige Færdsel.

Bliver det i Fremtiden muligt at ophænge Traadene paa Huse m. v., hvor dette nu ikke kan ske, skal Jernbaneselskabet borttage saa mange af Pælene, som herved blive overflødige, og foretage de øvrige i denne Anledning fornødne Forandringer.

8. *Krydsning af Sporveje.*

Magistraten erklærer sig villig til at anvende sin Indflydelse paa de bestaaende Sporvejsselskaber for at bevirke, at Havnebanens Spors Krydsninger af Sporvejenes Spor kan ske paa den for Jernbaneselskabet lempeligste Maade.

9. *Brændsel til Lokomotiver.*

Koks skal benyttes som Brændsel for de Lokomotiver, der befare Havnesporet. Udblæsning af Damp og Vand skal saavidt muligt undgaas. I Stedet for Damppiben skal der benyttes en paa Lokomotivet anbragt Klokke. Ved Kørsel i Mørke skulle Lokomotiver og Vogne føre Lygter i Overensstemmelse med, hvad der gælder for de øvrige sjællandske Jernbaner.

Den Fart, hvormed der køres, skal formindskes til højst 1 dansk Mil i Timen ved alle Gadeoverskæringer.

10. *Almindelige Bestemmelser.*

Ved Anlæg af Havnesporene m. m. skal der — eventuelt efter Liniebesigtigelseskommissionens Bestemmelse — overalt drages Omsorg for god Afledning af Overfladevandet, idet der efter Omstændighederne paa de Steder, hvor Sporene passere aabne Rendestene, skal bygges Stenkister, som forsynes med Plankedæk, og Jernbaneselskabet skal for sin Regning vedligeholde saadanne Gennemløb i en Længde af $4\frac{1}{2}$ Fod til hver Side af Sporenes Midtlinie.

Ligeledes skal Jernbaneselskabet vedligeholde Sveller og Skinner med tilhørende Forbindelsesdele i de 3 Broer ligesom samtlige udenfor disse Broer i Sporene anvendte Materialier og alle øvrige Genstande, som ved Jernbaneselskabets Foranstaltninger ere tilvejebragte, alene med Undtagelse af det under Post 4. in fine omhandlede Tilfælde.

Det er en Selvfølge, at de af private eller af det offentlige tidligere erhvervede Rettigheder, navnlig for saa vidt angaa Militæretaten, Havnevæsenet, Grosserer Adolph og Ejeren af Ejendommen Nr. 37 i Havnegade m. m., ikke præjudiceres ved Anlægget af Havnebanen.

11. *Rækkefølgen af de Arbejder, der blive at foretage.*

De her omhandlede Arbejder skulle udføres i følgende Rækkefølge:

I Aaret 1879 udføres:

Bygningen af de Broer over Frederiksholmskanal og Børsgraven, som ifølge Bestemmelserne i Post 6. skulle bygges ved Kommunens Foranstaltning, og som i dette Aar skulle fuldføres saa vidt, at Havnesporene kunne anbringes paa de for dem bestemte Dele af Broerne. Anlægget af Niveausporet over Vesterbrogade og Sporet igennem Gade Nr. 1 samt langs Havnekajerne til Frederiksholmskanal.

I Aaret 1880 udføres:

Bygningen af Broerne over Frederiksholmskanal og Børsgraven fuldføres, for saa vidt dette ikke allerede maatte være sket i 1879.

Anlægget af de Dele af Havnesporet med Tilbehør, som efter de foregaaende Bestemmelser ikke maatte være fuldførte i Aaret 1879, fremmes og fuldføres saaledes, at Havnebanen i sin hele Længde kan aabnes for Driften senest den 1. Oktober 1880.

Da det i den tidligere Overenskomst mellem Jernbaneselskabet og Københavns Kommune af 20. Juli 1877 ommeldte Anlæg af en Tunnel under Vesterbrogade i Henhold til Lov af 15. Marts d. A. og i Overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens Beslutning er udsat indtil videre, forbeholder Magistraten sig at optage dette Spørgsmaal paa ny, naar dertil maatte findes Anledning, og i hvert Fald inden Udløbet af det i bemeldte Lov fastsatte Tidsrum af 3 Aar fra den Dag, da Havnebanen aabnes for Driften, og i saa Tilfælde saaledes, at Forhandlingerne angaaende denne Sag foregaa paa Basis af de med Hensyn til Tunnelanlægget i den nævnte Overenskomst allerede trufne Bestemmelser.

Saafermt der af Kommunen bliver anlagt et Kvægtorv paa Terrainet mellem Gade Nr. 1 og Gasværket, forpligter Jernbaneselskabet sig til at lægge et Spor fra Sydenden af Gade Nr. 1 til Kvægtorvet i Gaden langs Bolværkskajen omtrent i en saadan Retning, som er angivet paa den denne Overenskomst vedhæftede Plan, imod at der med Hensyn til dette Anlæg i det hele gælder de samme Bestemmelser, som i denne Overenskomst ere fastsatte for Anlægget af de øvrige Havnespor.

Kjøbenhavn, den 3. August 1878.

For Københavns Kommune.

For det sjællandske Jernbaneselskab.

Fenger.

Gustav Brock.

Foranstaaende Overenskomst approberes herved.

Indenrigsministeriet, den 6. September 1878.

E. Skeel.

L. Borup.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Overenskomst

mellem

Kjøbenhavns Havneforvaltning og de danske Statsbaner.

Kjøbenhavns Havnevæsen giver sit Samtykke til, at der af Statsbanerne foretages Opfyldninger i Kalvebod Strand paa det paa vedhæftede Plan med a, b, c, d, e og en grøn Indramning betegnede Areal. Sydgrænsen af dette Areal befastes ud mod Vandet. Udenfor Arealet a, b, c, d, e forbedolder Havnevæsenet sig sin fulde og ubegrænsede Ret til at foretage Opfyldninger.

De danske Statsbaner indgaa til Gengæld paa, at der:

1. Gennem det til Statsbanerne til Opfyldning afgivne Areal føres uden Udgift for Havnevæsenet en 40 Alen bred offentlig Vej, der forbindes saavel med Kalvebod Brygge som med Enghavevej. Vejen er paa den vedhæftede Plan betegnet med f, d, g, b.
2. Ligeledes drage Statsbanerne Omsorg for, at der, naar Havnevæsenet fremsætter Ønske derom, uden Udgift for Havnevæsenet bliver anlagt en 30 Alen bred, offentlig Vej, paa Planen betegnet med x, y, fra Enghavevej til den nuværende Vandgrænse, og at der fra den under 1. nævnte Vej bliver anlagt en 30 Alen bred offentlig Vej indtil Grænselinien e, a. Beliggenheden af begge de under dette Punkt nævnte Veje bestemmes ved senere Forhandling.
3. Desuden forpligter Statsbanerne sig til, saa snart de fornødne Beløb ere bevilgede, og Arealerne ere færdige, at anlægge to Haarmanns Bolværksspor med to Sporskifter paa den ny Kaj, der bliver anlagt paa de under Udførelse værende Opfyldninger i Kalvebod Strand paa Amagersiden. Disse Spor sættes i Forbindelse med Sporene paa Langebro ved dennes sydlige Ende og ved dens nordre Ende med Havnebanesporet, der fører til Godsbanegaarden. Havnevæsenet giver for sit Vedkommende Samtykke til, at Langebro befares af Jernbanetog. Vejbefæstelsen paa Sporterrainen er Statsbanerne uvedkommende. Vedligeholdelsen af Sporene og de tilhørende Sporskifter skal paahvile Statsbanerne. Mellem Bolværkssporene anlægges Transversalspor paa to Steder. Hvis det senere efter Begæring af Havnevæsenet maatte blive nødvendigt at anlægge flere Transversalspor, skulle Statsbanerne

indlægge saadanne mod at faa Udgifterne derved refunderet af Havnevæsenet. Statsbanerne indgaa paa, at Havnevæsenet udfører Spor-anlægget i Kajarealet hen til Langebros sydlige Ende i Forbindelse med Havnevæsenets Udførelse af Vejbefæstelsen; Arbejdet skal foregaa under Statsbanernes Kontrol, idet Statsbanerne snarest muligt leverer Skinnemateriel med Tilbehør og refunderer Havnevæsenet Udgifterne ved Sporlægningen. Paa Københavns Siden udføres Sporlægningen af Statsbanerne.

4. Endelig stille Statsbanerne i Udsigt at ville medvirke til Anlægget af en Sporforbindelse over Amager fra Langebro til Refshaleøen.
5. For det Tilfælde, at der i det Areal, som opfyldes af Statsbanerne, maatte blive anlagt et Havnebassin, fastsættes herom følgende:

- a. Anlægget af Havnebassinet og af Indløbet dertil fra Hovedfarvandet i Havnen bekostes af Statsbanerne. Den derved optagne Fyld benyttes af Havnevæsenet, for saa vidt den ikke hidrører fra selve Havnebassinet.

- b. Omtrent imellem Punkterne A og B opføre Statsbanerne en Bro, over hvilken Jernbane- og Vognfærdslen til de Arealer, som Havnevæsenet eventuelt opfylder Syd for Bassinet, kan foregaa.

Udgifterne til denne Bros Vedligeholdelse, Drift og Betjening ville Statsbanerne have at godtgøre Havnevæsenet efter Regning, indtil en anden Ordning eventuelt maatte blive truffet med Københavns Kommune.

- c. Bassinet skal udgøre en Del af Københavns Havn. Uden Havneforvaltningens Samtykke kan det kun benyttes af Statsbanernes egne Skibe og Færger samt af Skibe, der skulle losse eller lade Varer eller Genstande til Brug for Statsbanerne. Vareafgift af alle søværts fra Udlandet indførte Varer erlægges efter de almindelige Regler. Bolværkspenge erlægges til Havnekassen kun af de Skibe og Fartøjer, der føre Ladning eller Varer til eller fra Bassinet.

Alle Enkeltheder vedrørende de i denne Post ommeldte Arbejder, saasom Broens Beliggenhed og Dimensioner, om Bundbredden i Indsejlingsløbet, afgøres ved nærmere Forhandling.

København, den 3. Marts 1904.

For Københavns Havnevæsen:

C. F. Drechsel.

For de danske Statsbaner:

Ambt.

Bilag 3.

Statsbaneanlægene.

Overingeniøren.

København, den 7. Juli 1890.

Ved Skrivelse af 21. Maj d. A. har det høje Ministerium begæret mine Udtalelser med Hensyn til Muligheden af forskellige Ændringer i det i Landstinget forelagte Projekt til et Frihavnsanlæg ved Kjøbenhavn samt en Erklæring om Gennemførligheden af en Sporforbindelse fra Kjøbenhavns Toldbod til Havnegade særlig om de hermed tilbagefølgende Projekter til en saadan Sporforbindelse, der ere udarbejdede af Havnebygmesteren ved Kjøbenhavns Havn.

Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt det ovennævnte Projekt maatte kunne modificeres saaledes, at Frihavns østlige Begrænsningslinie mod Søen i det væsentlige holdes indenfor en Linie fra Kastelspynten til den nuværende Kalkbrænderihavns østlige Grænse enten ved, at hele Anlægget — som antydtes paa den vedlagte, i Landstingsudvalget fremkomne Plan — flyttes imod Vest, eller ved, at Kurverne for Jernbanesporenes sydlige Ende gøres noget skarpere, saaledes at den østlige Mole kan flyttes imod Vest, da skal jeg med Hensyn til det sidste Alternativ bemærke, at de omhandlede Kurver ikkun have en Radius af 400 Fod, og at enhver Formindskelse af denne Radius vil medføre saa betydelige Ulemper for Benyttelsen af Sporene, at den fra Jernbanevæsenets Side meget maa fraraades. En Flytning af den projekterede østlige Mole imod Vest uden en tilsvarende Forskydning af Havnebassinets vestlige Begrænsning vil derhos i høj Grad besværliggøre Besejlingen af dette Bassin.

Hvad angaar det første Alternativ — en Forskydning af hele det projekterede Anlæg imod Vest —, da vil dette selvfølgelig for selve Havneanlæggets Vedkommende kunne lade sig gøre, naar det søndre Havnebassin drejes saa meget, at dets Længdeakse kommer til at danne samme Vinkel med Indsejlingsretningen som tidligere. For at faa fornøden Plads til Sporanlægene til Frihavnen og til Dampfærehavnen samt til de uden for Frihavsterrainet fornødne Vejforbindelser saavel som til Østbanegaarden vil det imidlertid i saa Tilfælde være nødvendigt at lægge den endelige Banelinie fra Østerbro til Hellerup en Del mere mod Vest end antydtes

paa den i Landstinget fremlagte Plan, nemlig tæt Øst om lille Ejegod og over Kristiansgade, hvad der foruden betydeligt forøgede Ekspropriationer vil medføre den meget væsentlige Ulempe, at det til Østbanegaarden alt i Forvejen temmelig begrænsede Areal vil blive yderligere indskrænket.

Da den omhandlede Forskydning af Anlægget mod Vest begrundes i Ønsket om at lade den saakaldte „Inderred“ uden for den projekterede 22 Fods Kurve uberørt af Anlægene, skal jeg ikke tilbageholde den Bemærkning, at dette i Virkeligheden ikke vil opnaas i højere Grad ved de tvende vedlagte Projekter end ved det oprindelige Projekt, idet de i de førstnævnte Projekter mellem Dampfærgenhavnen og den søndre Havn projekterede Moler eller Bølgebrydere samt Havneindløbets Retning ville medføre, at hele den nordlige Del af Inderreden maa holdes fri for Skibe, for at der kan være tilstrækkelig Plads til Manøvrering ind til Havnemundingen.

Som ofte fremhævet vil overhovedet ethvert Frihavnsanlæg paa dette Sted før eller senere medføre, at den nuværende Inderred maa opgives som Red, og det turde derfor ikke være rigtigt af Hensyn til de øjeblikkelige og dog uundgaelige Ulemper ved en Forandring i de tilvante Forhold at foretage saadanne Indskrænkninger i Frihavnsanlægget, som ville foranledige varige Ulemper ved dettes Benyttelse.

Med Hensyn til det næste Spørgsmaal, hvorvidt eller i hvilken Udstrækning de paa Jernbanegodsstationen projekterede Bygninger og Sporarrangementer maatte kunne undværes uden Ulemper for Banedriften, skal jeg bemærke, at den omhandlede Station foruden at tjene som Godsbanegaard væsentlig er bestemt til Rangerstation, hvor Togene til og fra Toldboden, Frihavnen og Dampfærgenhavnen samt fra Centralstationen kunne samles og ordnes. De for hele Banetrafikken fornødne Anlæg af Lokomotivremiser, Drejeskiver, Kulgaarde m. m. ville ligeledes finde deres naturlige Plads paa den omhandlede Gods- eller Rangerstation.

For saa vidt denne derfor udelades, maa der skaffes den til de omhandlede Anlæg og Sporarrangementer fornødne Plads andetsteds, hvad der imidlertid vil blive meget vanskeligt og vel umuligt.

Det eneste, der formentlig kunde udelades paa den foreslaaede Station, er derfor Varehuset og de mindre Godsekspeditionsanlæg, som vare projekterede paa dette Sted til Lettelse for Varetrafikken fra den østlige Bydel. De nævnte Anlæg medføre imidlertid kun forholdsvis faa Udgifter, ca. 150,000 Kr., og det vil derfor være tvivlsomt, hvorvidt der maatte være tilstrækkelig Føje til af Hensyn til Bekostningen at unddrage den nævnte Bydel det Gode, som vilde følge af den lettere Vareforsendelse, og Jernbanen den Lettelse i Ekspeditionsforholdene paa Centralstationen, som vilde opnaas ved, at en Del af Varetrafikken vilde kunne dirigeres til den her omhandlede Banegaard.

I Henhold til det ovenfor anførte maa jeg derfor saavel for Frihavns som for Godsbanegaardens Vedkommende vedblivende tilraade at blive staaende ved det oprindelig forelagte, af Havnekaptajnen og mig i Forening udarbejdede Projekt, et Projekt, der langtfra at kunne betragtes

som nogen fyldig Løsning af Opgaven, tværtimod maa anses for at repræsentere et under Udarbejdelsen af Projektet fremtvunget Minimum af de Krav, der i teknisk Henseende maa stilles til et Anlæg som det omhandlede.

Hvad endelig angaar Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af en Sporforbindelse fra Københavns Toldbod til Havnegade, da vil en saadan Forbindelse ikke kunne tilvejebringes uden betydelige pekuniære Ofre.

De paa de hermed tilbagefølgende tvende Planer angivne Projekter, mærkede A, B, C, D og E, angiver at ville medføre Bekostninger fra ca. 1,000,000 til ca. 1,300,000 Kr., men disse Summer ville langt fra vise sig tilstrækkelige paa Grund af de Ændringer, der i ethvert Tilfælde maatte foretages i de nævnte Projekter, hvis man vil opnaa et blot nogenlunde tilfredsstillende Anlæg.

I Projekterne er der saaledes for at kunne passere de forskellige Gadehjørner m. m. anvendt Kurver af 250' Radius. I den nuværende Havnebane have de mindste Kurver 300' Radius, men Kørslen gennem disse er forbunden med saa megen Besvær, at det meget maa fraraades ved de ny Anlæg at anvende Kurver med en mindre Radius end 450 Fod.

Anvendelsen af saadanne Kurver vil imidlertid medføre betydelige Forandringer i de af Havnebygmesteren fremsatte Projekter, og navnlig ville alene af denne Grund Linierne C og D være uigennemførlige, rent bortset fra, at det vel maa anses for ugørligt af Hensyn til Publikums Sikkerhed at etablere Jernbanetrafik igennem to saa befærdede Gader som Holbergs- og Toldbodgade, af hvilke den sidste tilmed kun har en samlet Bredde af 20 Alen.

Hvad Linierne A, B og E angaar, da maatte de projekterede Kurver i ethvert Tilfælde gøres fladere, hvad der kun vil kunne opnaas ved at fylde den indre Del af Havnen ved Kvæsthusbroen. Hertil kommer imidlertid, at der i de nævnte Projekter ikkun er forudsat Anlæg af et enkelt Spor, hvad der selvfølgelig vil være aldeles utilstrækkeligt, da selv en enkelt Jernbanevogn, der læsses ved Bolværket, vil standse al Trafik paa Sporet.

Der maa derfor paaregnes mindst to og helst tre Spor, nemlig et til Læssespor ved Bolværket, et til Rangering og Henstilling af Vogne og et til Passage for Togene. Heraf følger, at det paa Strækningen fra Kvæsthus havnen til Nordre Toldbod vil blive nødvendigt at rykke Bolværket ca. 10 Alen længere ud i Havnen for at faa fornøden Plads til Sporene og til en Kørevej langs disse.

I Henhold til ovenstaaende vil en tilfredsstillende Sporforbindelse mellem Toldboden og Havnegade kræve følgende Foranstaltninger:

1. En Udrykning af Bolværket paa Strækningen fra Kvæsthus havnen til Nordre Toldbod og Anlæg af 2 à 3 Spor samt en Kørebane langs dette Bolværk.
2. En Fyldning af den inderste Del af Kvæsthus havnen.
3. Et enkelt Spor gennem Kvæsthus gaden med et Broanlæg over Nyhavn.

Disse Foranstaltninger ville ventelig medføre en Udgift af ca. 1,700,000 Kr.

Jeg skal herved ikke undlade at fremhæve, at der i foranstaaende Udvikling ikkun er tænkt paa en lokal Jernbanetrafik mellem Toldboden og Frihavnen paa den ene Side og Havnegade paa den anden Side, medens de omhandlede Anlæg ikke ville kunne betragtes som egnede til at danne en Forbindelsesvej mellem Frihavnen og Centralbanegaarden. Den nuværende Havnebane, der i og for sig allerede er utilstrækkelig lige over for den Trafik, som den nu skal besørge, vil derhos næppe være i Stand til ved Siden heraf at optage hele den betydeligt større Trafik, som det maa forventes, at Frihavnen vil medføre.

P. O. V.

(sign.) C. F. S. Ernst.

Til Indenrigsministeriet.

Bilag 4.

De danske Statsbaner.

Generaldirektionen.

Kjøbenhavn B., den 22. September 1915.

I Skrivelse af 9. December 1914, J. Nr. 3226 c, Brev Nr. E. 3663, har Ministeriet udbedt sig Generaldirektionens Udtalelse om, hvad Tilvejebringelsen af en Forbindelse over Nyhavn mellem den fra Kjøbenhavns Godsbanegaard og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane vil koste. I Skrivelse af 12. Juni d. A. har Ministeriet derhos anmodet Generaldirektionen om at udarbejde og fremsende Planer og Overslag vedrørende nævnte Forbindelse.

Idet man i denne Anledning fremsender den ønskede Plan, skal man tillade sig at bemærke følgende:

Spørgsmaalet om Anlæg af en saadan Forbindelsesbane har tidligere været fremme, nemlig ved de Forhandlinger, der i 1904 har været ført i Anledning af Sagen om Tilvejebringelsen af et privat Sidespor for Aktieselskabet „Korntrørrings- og Oplagsmagasinet“ ved Forlængelse af Sporene paa Larsens Plads. Disse Forhandlinger blev bl. a. førte med det Formaal for Øje at søge den Udflytning af Bolværket ud for Magasinet, der var nødvendig allerede af Hensyn til det nævnte private Sporanlæg, iværksat saaledes, at Anlægget af den omhandlede Forbindelsesbane blev muliggjort, jfr. Skrivelse herfra af 16. September 1904. Da der imidlertid ikke kunde opnaas Enighed mellem Havnevæsenet, Aktieselskabet og Statsbanerne om Sagens Ordning, blev denne Tanke opgivet, og Ministeriet samtykkede i, at Aktieselskabet — i Anledning af det af samme ønskede Sporanlæg — satte nyt Bolværk ud for sin Grund i Flugt med Bolværket paa Larsens Plads, altsaa saaledes, at et fremtidigt Anlæg af den her omhandlede Forbindelsesbane ikke derved blev muliggjort, jfr. Ministeriets Skrivelse af 7. Februar 1905, C. 136. Medens det af Aktieselskabet ønskede Sporanlæg endnu ikke er tilvejebragt, er det paagældende Bolværksarbejde bragt til Udførelse ved Aktieselskabets Foranstaltning.

Siden den Tid, da Spørgsmaalet om Anlæg af en Forbindelsesbane mellem den for Godsbanegaarden og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane var fremme, er Trafikken paa Havnesporene imidlertid steget i den Grad, at Anlægget under de nuværende Forhold vil kræve, at der samtidig anlægges et nyt Spor som Togvejsspor lige fra søndre Toldbod

over Larsens Plads og Nyhavn til Godsbanegaarden — idet man dog over Broerne indtil videre vilde kunne nøjes med det nuværende ene Spor — samt et særligt Spor for Statsbanerne gennem Frihavnen. Dette Anlæg vil dog være overordentlig bekosteligt og blandt andet nødvendiggøre Udrykning af Bolværket paa store Strækninger langs Havnen — alene Udgiften til Bolværksudflytningen og Sporet maa anslaaes til ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Med Hensyn til det vedlagte, af Ministeriet ønskede Forslag til Forbindelsesbanen skal man efter det saaledes anførte indskrænke sig til at bemærke, at Sporene derved er tænkt lagte med den i København sædvanlig anvendte Konstruktion, der ikke lægger Hindringer i Vejen for Vognfærdslen, samt at der over Nyhavn er forudsat anbragt en Klapbro.

Vedrørende Udgifterne skal man tillade sig at henvise til medfølgende Overslag, hvorefter Statsbanernes Udgift ved Anlægget, som ogsaa allerede angivet i Skrivelse herfra af 26. November 1904, maa anslaaes til ca. 190,000 Kr. Det bemærkes, at man i Mangel af andet Grundlag herved er gaaet ud fra en Fordeling af Udgifterne mellem Statsbanerne og Kommunen, der svarer til den, der blev fastslaaet for Anlægget af den oprindelige Havnebane — jfr. den af Indenrigsministeriet under 6. September 1878 approberede Overenskomst af 3. August 1878 mellem det sjællandske Jernbaneselskab og Københavns Kommune. Det paahviler herefter Statsbanerne bl. a. at retablere Brolægning, som berøres ved Anlægget, og vedligeholde saadan Brolægning i $4\frac{1}{2}$ Fods Afstand fra Sporets Midte, medens Kommunen vederlagsfrit stiller de til Anlægene nødvendige Arealer til Raadighed for Statsbanerne. I Overensstemmelse hermed maa Udgiften ved den ovennævnte Udflytning af Bolværket paa Strækningen mellem Larsens Plads og St. Annæ Plads med tilsvarende Udfyldning og Fremstilling af Vejbane være Statsbanerne uvedkommende og er følgelig ikke medtaget i Overslaget. Denne Udgift kan anslaaes til ca. 95,000 Kr.

Ved Overslagets Udarbejdelse er man endvidere gaaet ud fra, at Klapbroen over Nyhavn ikkun gives den for Jernbanefærdslen nødvendige Bredde og Udstyrelse, idet den Merudgift, der eventuelt vilde medføres, saafremt Broen ogsaa skulde optage almindelig Færdsel, maatte bæres af Københavns Kommune alene, overensstemmende med det i fornævnte Overenskomst anførte om Broerne over Frederiksholms Kanal og Børsgraven.

Driften af den udvidede Havnebane vil kræve Anskaffelsen af en Rangermaskine, som kan anslaaes at ville koste ca. 38,000 Kr., og de aarlige Driftsudgifter ved Havnebanerne i København maa antages efter Tilvejebringelsen af Forbindelsen mellem de to nu bestaaende Havnebaner at ville vokse med følgende Beløb:

Vedligeholdelse af Baneanlægget, Brobevogtning m. m.	ca. 7,000 Kr.
Drift af den ovennævnte Rangermaskine	- 16,500 —
Lønninger til forøget Personale	- 10,900 —

I alt... ca. 34,400 Kr.

Det tilføjes, at Statsbanerne ved de ovenfor nævnte Forhandlinger med Havnevæsenet og Aktieselskabet Korntørrings- og Oplagsmagasinet foreslog, at Korntørringsmagasinet og Havnevæsenet i Forening skulde bekoste Bolværkets Udflytning, og at Havnevæsenet skulde fylde ud bag Bolværket, medens Korntørringsmagasinet til Erstatning for Ulemperne ved den større Afstand, der vilde fremkomme mellem Bolværk og Pakhus, skulde have en Trekant af det opfyldte Areal overladt til Ejendom. Statsbanerne skulde under disse Omstændigheder bekoste Anlægget af de 2 Bolværksspor. Som ovenfor bemærket lykkedes det ikke den Gang at opnaa Enighed om en saadan eller en lignende Ordning, og Vanskelighederne herved vil formentlig under de nuværende Forhold være endnu større, idet man kan gaa ud fra, at Aktieselskabet efter nu at have bekostet den til Anlægget af det private Sidespor nødvendige Udrykning af Bolværket ud for dets Grund ikke vil indgaa paa at deltage i Udgifterne til Bolværkets yderligere Udflytning. Disse Udgifter ligesom ogsaa den Erstatning, der paa den ene eller den anden Maade maa ydes Aktieselskabet for Ulemper ved Bolværkets Bortrykning fra Pakhusene, maa herefter udredes af Kommunen. I denne Forbindelse skal man ogsaa bemærke, at Havnevæsenet formentlig kun ugerne vil gaa med til den ved Forbindelsesbanens Anlæg nødvendige Udrykning af Bolværket ud for Aktieselskabet Korntørrings- og Oplagsmagasinets Grund, endsige til den omfattende Udflytning af Bolværkerne, der vil kræves ved Anlæg af det ovenfor omhandlede ny Spor langs Havnen, idet Havnearealet derved vil lide en ikke uvæsentlig Indskrænkning.

Selv bortset fra de Vanskeligheder, der saaledes utvivlsomt vil vise sig for Anlægget af en Forbindelsesbane mellem den fra Kjøbenhavns Godsbanegaard og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane, maa Generaldirektionen bestemt fraraade et saadant Anlæg, idet dette som ovenfor paavist vil kræve, at der samtidig langs Havnen tilvejebringes et nyt Spor som Togvejsspor for Statsbanerne, hvilket paa Grund af Pladsforholdene nødvendiggør Udrykning af Bolværkerne paa store Strækninger langs Havnen og derfor maa anses for praktisk talt uigennemførligt.

Sagen har været behandlet paa Generaldirektionens Fællesmøder den 16. Marts, den 9. April, den 24. August og den 7. September d. A. henholdsvis under Løbe Nr. 438, 592, 1517 og 1610 og har derefter gaaet rundt mellem Generaldirektionens tilstedeværende Medlemmer.

Ambt.

Flensborg.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Bilag 5.**Overslag**

over

**Statsbanernes Udgifter ved Anlæg af en Forbindelsesbane over
Nyhavn mellem den fra Københavns Godsbanegaard og den
fra Østerbro Station udgaaende Havnebane.**

(Enhører til Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne til Ministeriet for offentlige Arbejder af 22. September 1915).

ca. 800 lb. m Haarmann Spor à 50 Kr.	40,000 Kr.
Tillæg for 3 Sporskifter, 3 × 3,000 Kr.	9,000 —
ca. 1,200 m ² Brolægning at omlægge à 1,50 Kr.	1,800 —
Vandafledningsarbejde	10,000 —
Bro over Nyhavn	120,000 —
Tilfældigt og uforudset	9,200 —
I alt...	<u>190,000 Kr.</u>

Overslag

over

**Udgifterne ved Anlægget af en Forbindelsesbane mellem Godsbane-
gaarden og den fra Østerbro Station udgaaende Havnebane.**

1. *Sporarbejder.* (I Priserne for Sporarbejdet er medregnet Udgifterne til Retableringen af Gadebefæstelsen langs Sporet).

	Kr.	Kr.
Spor at flytte, 1,065 m à 20 Kr.....	21,300	
Tillæg for Sporskifter, 7 Stk. à 200 Kr.....	1,400	
Spor at anskaffe og anbringe: 3,325 m à 50 Kr....	166,250	
Tillæg for Sporskifter, 23 Stk. à 2,100 Kr.....	48,300	
— - Sporskæringer, 3 - - 2,100 —	6,300	
		243,550

2. *Opfyldningsarbejder.*

Opfyldning ud for Havne- gade	2,675 m ² ~ 22,700 m ³	
Opfyldning ud for Korntør- ringsmagasinet	1,300 - ~ 10,600 -	
Opfyldning ud for Larsens Plads og Sdr. Toldbod ...	1,980 - ~ 17,200 -	
	50,500 m ³ à 1,70 Kr.	85,850

3. *Bolværksarbejder.*

Kajmur ud for Havnegade paa ÷ 7,5 m...	445 m	
— - - Korntørringsmagasinet paa ÷ 7,5 m	86 -	
— - - Larsens Plads og Sdr. Told- bod paa ÷ 7,5 m	338 -	
	869 m à 860 Kr.	747,340
		At overføre... 1,076,740

Kr.
Overført... 1,076,740

4. *Brolægningsarbejder.*

Brolægning paa opfyldt Areal ud for Havnegade	2,675 m ²	
Brolægning paa opfyldt Areal ud for Korn tørringsmagasinet	1,300 -	
Brolægning paa opfyldt Areal ud for Larsens Plads og Sdr. Toldbod	1,980 -	
	5,955 m ² à 8 Kr...	47,640

5. *Vandaflædningsarbejder* 15,000

6. *Diverse.*

	Kr.	
Bro over Nyhavn.....	160,000	
Elevator ud for Blaa Pakhus at flytte.....	10,000	
3 Stk. Tunneler at forlænge.....	3,000	
Kran ved Havnekajen at flytte.....	3,000	
		176,000

7. *Administration og uforudsete Udgifter* 134,620
1,450,000

Bilag 7.

De danske Statsbaner.
Generaldirektoratet.

Kjøbenhavn B., den 19. September 1917.

Efter at Generaldirektionen i Skrivelse af 22. September 1915 til Ministeriet for offentlige Arbejder vedrørende Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af en Forbindelse over Nyhavn mellem de henholdsvis fra Kjøbenhavns Godsbanegaard og fra Østerbro Station udgaaende Dele af den københavnske Havnebane bl. a. havde oplyst, at Driften af den udvidede Havnebane vil kræve Anskaffelse af en Rangermaskine, som ansloges at ville koste ca. 38,000 Kr., samt at de aarlige Driftsudgifter efter Tilvejebringelsen af den nævnte Forbindelse kunde antages at ville vokse med et Beløb af i alt ca. 34,400 Kr., har Havnebanekommissionen i Skrivelse af 14. f. M. udbedt sig en Udtalelse fra Generaldirektoratet om, hvilke Beløb der nu kan antages at ville medgaa i bemeldte Øjemed.

Saaledes foranlediget skal man herved tjenstlig tilbagemelde, at det paa Grund af de som Følge af Krigen herskende usædvanlige Forhold for Tiden vil være ugørligt med Sikkerhed at angive, hvilke Beløb der kan antages at ville medgaa til de omhandlede Øjemed, men at man under Hensyn til de stedfundne Prisstigninger dog formener, at der mindst maa regnes med ca. 50,000 Kr. og ca. 45,000 Kr. henholdsvis til Anskaffelse af Rangermaskinen og til Forøgelse af de aarlige Driftsudgifter.

Andersen-Alstrup.

Hoskiær.

Til Havnebanekommissionen.

Bilag 8.

De danske Statsbaner.

Generaldirektoratet

Kjøbenhavn B., den 23. November 1917.

Efter at man i Skrivelse af 19. September d. A. bl. a. havde meddelt Havnebanekommissionen, at de aarlige Udgifter ved Driften af den københavnske Havnebane maa antages at ville blive forøgede med ca. 45,000 Kr. ved Anlæg af en Forbindelse over Nyhavn mellem de herholdsvis fra Kjøbenhavns Godsbanegaard og fra Østerbro Station udgaende Dele af Havnebanen, har Havnebanekommissionen i Skrivelse af 1. f. M. udbedt sig en Udtalelse om, hvorvidt der ved Udregningen af det nævnte Beløb er taget Hensyn til de Ekspeditionsvanskeligheder, som Etableringen af den nævnte Forbindelse muligt kunde bevirke, samt i benægtende Fald, hvilke Udgifter en Omordning af Ekspeditionsforholdene maatte medføre.

Saaledes foranlediget skal man herved tjenstlig tilbagemelde, at man maa formene, at der under Hensyn til den store Udstrækning, Havnebanen efter Tilvejebringelsen af den omhandlede Forbindelse vil faa, vil fremkomme Krav om flere Ekspeditionssteder end de nuværende, nemlig Østerbro Station, Station Havnegade og Godsbanegaarden, og at det derfor muligvis vil blive nødvendigt at oprette et nyt Ekspeditionssted paa Strækningen mellem Havnegadeekspeditionen og Østerbro Station. Udgiften til en saadan Ekspedition vil andrage ca. 14,000 Kr. aarlig og er ikke medregnet i det fornævnte Beløb, 45,000 Kr.

Man skal derhos henlede Opmærksomheden paa, at der i de senere Aar er fremsat Planer om store industrielle Anlæg ved den sydlige Del af Havnen, særlig paa Islands Brygge, og at der herefter muligt maa regnes med en Trafik paa Havnebanen mellem bemeldte industrielle Anlæg og Frihavnen. En saadan Trafik, hvortil der ikke er taget Hensyn ved Generaldirektionens Skrivelse af 22. September 1915 til Ministeriet for offentlige Arbejder, vil ikke kunne bestrides med den tidligere paa-tænkte Udvidelse af Rangerkraften paa Havnebanen, der nærmest var beregnet til det forøgede Arbejde med Rangeringen med Godsvoogne til

og fra Skibene, men vil nødvendiggøre Anskaffelsen af yderligere en Rangermaskine med 2 Hold Rangerpersonale, og den derved forårsagede aarlige Merudgift vil udgøre ca. 36,000 Kr. foruden Dyrtidstillæg til Personalet, hvorhos der til Anskaffelse af Rangermaskinen maa antages at ville medgaa ca. 50,000 Kr.

Andersen-Alstrup.

Hoskiær.

Bilag 8

Til Havnebanekommissionen.

Bilag 9.**Overslag over Udgiften**

ved

Ændringsforslag.

(Bolværket langs Havnegade rykkes ikke ud).

A. Naar et 3die Spor anlægges i Havnegade.

1. Sporarbejder.	Kr.	Kr.
Spor at flytte: 815 m à 20 Kr.	16,300	
Tillæg for Sporskifter: 5 Stkr. à 200 Kr.	1,000	
Spor at anskaffe og anbringe: 3,215 m à 50 Kr.	160,750	
Tillæg for Sporskifter: 20 Stkr. à 2,100 Kr.	42,000	
— - Sporskæringer: 4 Stkr. à 2,100 Kr.	8,400	
		228,450
2. Opfyldningsarbejder.		
Opfyldning ud for Korn tørringsmagasinet 10,600 m ³		
— - - Larsens Plads og Sdr.		
Toldbod	17,200 —	
	27,800 m ³ à 1,70 Kr.	47,260
3. Bolværksarbejder.		
Kajmur ud for Korn tørringsmagasinet... 86 m paa ÷ 7,5 m		
— - - Larsens Plads og Sdr.		
Toldbod	338 m paa ÷ 7,5 m	
	424 m à 860 Kr.	364,640
4. Brolægningsarbejder.		
Brolægning paa opfyldt Areal ud for Korn- tørringsmagasinet	1,300 m ²	
Brolægning paa opfyldt Areal ud for Larsens Plads og Sdr. Toldbod	1,980 —	
	3,280 m ² à 8 Kr.	26,240
5. Vandaftledningsarbejder		15,000
6. Diverse.	Kr.	
Bro over Nyhavn	160,000	
Elevator ud for Blaa Pakhus at flytte	10,000	
3 Stkr. Tunneler at forlænge	3,000	
		173,000
7. Administration og uforudsete Udgifter		85,410
	I alt...	940,000
<i>B. Naar et 3die Spor ikke anlægges i Havnegade</i>		<u>914,000</u>

Overslag over Udgiften

Bilag 10.

Overslag over Udgiften

ved

Udrykning af Kajmuren ud for Frilageret paa Søndre Toldbod.

Opfyldning, 9,200 m ³ à 1,70 Kr.....	15,640 Kr.
Kajmur paa ÷ 7,5 m, 115 m à 860 Kr.....	98,900 —
Brolægning paa opfyldt Areal, 1,050 m ² à 8 Kr.....	8,400 —
Flytning af Kran	6,000 —
Administration og uforudsete Udgifter	14,060 —
I alt...	<u>143,000 Kr.</u>

TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole

Bilag 11.

Overslag over Udgiften

ved

Udtrykning af Kajmuren ud for Toldkammerbygning i Havnegade.

Opfyldning, 2,800 m ³ à 1,70 Kr.....	4,760 Kr.
Kajmur, 85 m à 860 Kr.....	73,100 —
Brolægning, 325 m ² à 8 Kr.....	2,600 —
Administration og uforudsete Udgifter.....	8,540 —
I alt.....	89,000 Kr.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danskernes tekniske Højskole

Bilag 12.

De danske Statsbaner.
Chefen for Regnskabs- og Trafikafdelingen.

Kjøbenhavn B, den 4. September 1917.

I Anledning af Hr. Kontorchefens Anmodning om en Række nærmere betegnede Oplysninger om Trafikken paa de københavnske Havnebaner m. m. i Driftsaaret 1913—14 sender man herved 2 Lister, i hvilke er samlet de Oplysninger, som det har været Kjøbenhavns Godsbanegaard, Østerbros Godsekspektion og Kjøbenhavns Frihavsstation muligt paa Grundlag af det til Raadighed værende Materiale at give vedrørende de af Dem i Bilaget til Deres Skrivelse af 25. Juli d. A. stillede Spørgsmaal under A. og B. Det bemærkes, at de opgivne Tal ikke er fuldt nøjagtige, idet Stationerne til Dels har været henviste til en Kalkulation af Vognantallet, at en brugbar Opgørelse af Tallet paa de befordrede tomme Vogne paa de fra Kjøbenhavns Godsbanegaard udgaaende Havnebanestrækninger ikke har kunnet tilvejebringes, at Trafikken til Kalvebod Strand og Islands Brygge ikke har kunnet opgøres for Aaret 1913—14, hvorfor Materialet for Kalenderaaret 1914 er benyttet, og at der ikke kan gives specificerede Oplysninger om Trafikken fra og til Amagerbanen. Om sidstnævnte Trafik kan kun oplyses, at der i 1913—14 er overleveret i alt 14,004 Vogne paa Amagerbro Station (7,002 Vogne i hver Retning).

Til de i Liste A. opførte Tal skal man yderligere bemærke, at den betydelige Forskel mellem de samlede Tal under 1 a og 1 b forklares ved, at Frihavsstationen fra Nørrebro Station modtager et betydeligt Antal tomme Vogne, som afsendes i læsset Stand til Stationer Vest for Kjøbenhavn, og at Forskellen mellem de under 3, 4 og 5 opførte samlede Tal for Vognbevægelsen i de to modgaaende Retninger forklares ved, at der til Østerbro Station, Toldboden og Larsens Plads fra Stationer Vest for Kjøbenhavn indgaar en Del læssede Vogne, som efter at være aflæssede sendes tomme eller med nyt Læs til Nørrebro og nordligere danske samt til svenske Stationer.

I Anledning af Spørgsmaalet under C. i ovennævnte Bilag meddeles, at der paa Grund af den overordentlig stærke Trafik paa de fra Kjøbenhavns Godsbanegaard udgaaende Havnebanestrækninger i Februar Maaned 1915 blev foretaget en midlertidig Indskrænkning i Befordringen, saaledes

at den direkte Ekspedition af Gods til Stationerne Kalvebodstrand, Havnegade, Islands Brygge og Kløvermarksvej kun kom til at omfatte Gods, bestemt til Skibe i Havnen, til Ejere af Sidespor til nævnte Havnebaner og til Ejere eller Lejere af Oplagspladser langs nævnte Havnebaner. Denne Indskrænkning bestaar endnu.

Det kan tilføjes, at Trafikken paa de Havnebanestrækninger, der udgaar fra Kjøbenhavns Godsbanegaard, trods den ommeldte Indskrænkning er steget, saaledes at der i Aaret 1915—16 fra og til de paagældende Strækninger er befordret i alt 48,780 læssede Vogne imod 40,606 læssede Vogne i 1913—14 (henholdsvis 1914, hvoraf i Retning *fra* Havnebanen 31,829 Vogne (mod 27,561 Vogne) og i Retning *til* Havnebanen 16,951 Vogne (mod 13,045 Vogne). Paa Amagerbro Station er i 1915—16 overleveret 26,518 Vogne (13,259 i hver Retning).

Jeg tør haabe, at de givne Oplysninger maa være tilstrækkelige; det er i alt Fald næppe muligt at gøre dem fyldigere.

Deres ærbødige

N. J. U. Andersen.

Hr. Kontorchef *Holck Colding*.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

A. Oplysninger vedrørende Trafikken paa den nordlige

	1 a.		1 b.		2.			
	Fra		Til		Fra		Til	
	Frihavnen				Færgerne paa Overfarten Kjøbenhavns Frihavn—Malmø			
	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.
Til Kjøbenhavns Godsbane- gaard ...	400	50	—	—	2,200	2,000	—	—
Fra — —	—	—	160	600	—	—	3,200	»
Til Kalvebodstrand	»	»	—	—	»	»	—	—
Fra —	—	—	»	»	—	—	40	»
Til Havnegade	»	»	—	—	»	»	—	—
Fra —	—	—	»	»	—	—	100	»
Til Islands Brygge (inkl. Ama- gerbanen)...	100	10	—	—	»	»	—	—
Fra — — —	—	—	100	»	—	—	180	»
Til Stationer vest for Kjøben- havn...	58,344	100	—	—	12,529	120	—	—
Fra — — —	—	—	12,883	37,680	—	—	1,513*)	10,500
Ialt...	58,844	160	13,143	38,280	14,729	2,120	5,033	10,500

Af de fra og til Østerbro Station sendte Varer var ca. 40 pCt. Korn og Resten diverse.

Af Godset til Toldboden var ca. 90 pCt. Toldstykgoeds fra Tyskland, 6 à 8 frugter, Kakao, Jern etc.).

Godset fra og til Larsens Plads har hovedsagelig været Korn- og Foderstoffer.

*) Tallet angiver Antallet af læssede Vogne med *Vognladningsgoeds*. Til Færgerne er der indgaaet der er kommet fra Stationer Vest for Kjøbenhavn.

Bilag 13.

Del af den københavnske Havnebane m. v. (for 1913—14).

3.				4.				5.				Ialt.	
Fra		Til		Fra		Til		Fra		Til			
Østerbro Station				Toldboden				Larsens Plads					
læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.	læssede Vogne.	tomme Vogne.
475	540	—	—	41	»	—	—	12	»	—	—	3,128	2,590
—	—	276	140	—	—	20	»	—	—	30	»	3,686	740
»	»	—	—	»	»	—	—	»	»	—	—	»	»
—	—	»	»	—	—	»	»	—	—	»	»	40	»
15	»	—	—	»	»	—	—	15	»	—	—	30	»
—	—	41	»	—	—	»	»	—	—	20	»	161	»
20	»	—	—	10	»	—	—	68	»	—	—	198	10
—	—	138	»	—	—	»	»	—	—	10	»	428	»
24,673	345	—	—	407	»	—	—	4,272	75	—	—	100,225	640
—	—	26,727	938	—	—	524	»	—	—	4 615	261	46,262	49,379
25,183	885	27,182	1,078	458	»	544	»	4,367	75	4,675	261	154,158	53,359

Foderstoffer, ca. 30 pCt. Trælast, ca. 20 pCt. Bygningsmaterialer (Sten, Kalk, Cement),
pCt. Papir fra Sverige; Godset fra Toldboden bestod af Dampskibsgods (Vin, Syd-

i alt 2,987 læssede Vogne med Stykgods til Sverige. Det kan ikke oplyses, hvor mange af disse

B. Oplysninger vedrørende Trafikken paa den sydlige Del af den københavnske Havnebane (for 1913—14, for Kalvebodstrands og Islands Brygges Vedkommende for 1914).

	Fra Kalve- bodstrand og Islands Brygge. Læssede Vogne.	Til Kalve- bodstrand. Læssede Vogne.	Til Islands Brygge. Læssede Vogne.	Fra Kri- stiansgade og Havne- gade. Læssede Vogne.	Til Kri- stiansgade og Havne- gade. Læssede Vogne.	Ialt.
Til Nord- og Kyst- banen og derud- over	7,948	»	»	3,041	»	10,989
Fra do.	»	821	750	»	2,445	4,016
Til andre Stræk- ninger	14,607	»	»	1,965	»	16,572
Fra do.	»	1,478	1,406	»	6,145	9,029
Ialt...	22,555	2,299	2,156	5,006	8,590	40,606

Heraf: Kristiansgade... 3,930 5,273
Havnegade 1,076 3,317

Fra Kalvebodstrand er hovedsagelig sendt Kul og Kokes, Jern og Foderstoffer og *fra* Islands Brygge hovedsagelig Kul og Kokes; Grus Olie og Foderstoffer fra Soyakagefabrikken.

Af de *til* Kalvebodstrand indgaaede 2,299 Vogne indeholdt 1,675 Kød, 101 Træ, 166 Kul, 227 Jern og 130 andet Gods.

Af de *til* Islands Brygge indgaaede 2,156 Vogne indeholdt 729 Kul, 647 Lervarer og Mursten, 110 brugt Emballage, 123 Træ, 89 Tørvestrøelse, 57 Jern, 47 Træuld og 354 andet Gods.

Vognene fra og til Kristiansgade og Havnegade indeholdt:

Fra Kristiansgade.	Til Kristiansgade.	Fra Havnegade.	Til Havnegade.
2,748 Sukker,	2,394 Landbrugs-	628 Foder-	1,796 Papir,
214 Kul,	produkter,	stoffer,	465 Landbrugs-
172 Trælast,	1,916 Trælast og	280 Emballage,	produkter,
147 Sten,	Brænde,	168 Diverse,	402 Foderstoffer,
143 Cement,	553 Staver,	»	255 Jern- og
138 Jern,	156 Jern- og	»	Jernvarer,
96 Foderstoffer,	Jernvarer,	»	180 Glas,
73 Guano,	87 Kokes,	»	65 Frø,
52 Olie,	167 Diverse,	»	154 Diverse,
147 diverse,	»	»	»
3,930 Vogne.	5,273 Vogne.	1,076 Vogne.	3,317 Vogne.

Bilag 15.

Fortegnelse

over

de Firmaer m. v., som har Sidespor, Oplagsplads eller Pakhus ved den fra Godsbanegaarden udgaaende Del af den kjøbenhavnske Havnebane.

I Kristiansgade:

Sukkerfabrikkerne (Sidespor).

Fiskehallen.

Dansk Andels Cement Lager (Hr. I. Lorentz), Fiskehallen.

Slotsforvalter Zeltner (kgl. Hofholdning).

Tøjhusets Sidespor.

I Havnegade:

Carl Lassen, Havnegade 11—13.

Sidesporet til Havnegade Nr. 37—39 (Anker Heegaard), der medafbenyttet af Chr. P. Siversleth,

De forenede Papirfabrikker,

Stallknecht & Meyer,

Ohlsen & Ahlmann og

Nordisk Frøkontor.

Alfred Jørgensen, Havnegade 41.

Holmegaards Glasværk, Havnegade 41.

M. P. Wulff, Havnegade 43.

L. Schmidt (kun for Kartoffelsendinger), Havnegade 55.

„Ota“, Havnegade 43.

Endvidere alt Gods, der skal aflæsses ved Kran i Havnegade.

Paa Islands Brygge:

Gosch & Co.

Østasiatisk Kompagni.

Sojakagefabrikken.

Kjøbenhavns Kul- og Koks-Kompagni.

Conrad Jensen & Søn.

Tiemroth & Brandt.

Evers & Co.

Carl Norstrand.

Entreprenør Carl Nielsen.

Tøjhusets Sidespor (Entreprenør Hinrichsen har Ret til at benytte dette).

Telefonselskabets do.

Fællesforeningens do.

Severin Petersen & Co.

P. Christoffersens Eftf.

Oliehærtningsfabrikken.

Endvidere alt Gods, der skal aflæsses ved Kran paa Islands Brygge.

Ved Kalvebod Brygge (Station Kalvebodstrand).

Kommunens Flæskehal.

Alb. Svendsen (forh. Chr. H. Christensen).

G. Foersom.

Jens Jacob Jensen & Co. (Tørv), Hambrosgade.

Ohlsen & Ahlmann.

Alf. Christensen.

De forenede Kulimportører.

Thurøes Eftf.

I. C. Raun & Co.

Kampmann & Herskind.

Hans Petersen & Co.

Kommunens Oplagsplads.

Sophus Iversen.

Hedegaard & Brock.

A. C. Paulsson, Kalvebod Brygge 16.

Alex. Dahl (Fragtbreve, som er paategnede: in Auftrage der Firma Chs. H. Christensen).

Switzer & Co.

Petersen & Albeck.

Brødrene Dahl.

L. Schmidt.

Kjøbenhavns nye Pakhassefabrik.

Ingeniør Erik Bruun, Hinrichsens Eftf.

Har lejet Plads af Havnevæsenet ved dettes Spor paa Enghave Brygge. Havnevæsenet giver af og til andre Modtagere Tilladelse til at aflæsse Vogne.

Bilag 16.

Takster

mellem

Godsbanegaarden og Østerbro Station paa den ene Side og Stationer
paa Nord- og Kystbanen paa den anden Side.

For en Vognladning paa 10,000 kg uden Presenningleje.

Fra—Til	Af- stand.	Takst				Presen- ning- leje.
		IV.	V.	VI.	VII.	
	km	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Hillerød—Godsbanegaarden ...	38	32.40	22.50	18.00	15.30	2.40
— — Østerbro	34	29.70	21.60	17.10	14.40	2.40
Lyngby—Godsbanegaarden....	16	19.80	15.30	12.60	11.70	2.20
— — Østerbro.....	11	16.20	12.60	10.80	9.90	2.20
Helsingør—Godsbanegaarden..	48	37.80	26.10	20.70	17.10	2.50
— — Østerbro.....	44	35.10	24.30	19.80	16.20	2.50
Rungsted—Godsbanegaarden..	28	26.10	18.90	15.30	13.50	2.30
— — Østerbro.....	23	22.50	17.10	14.40	12.60	2.30

Takster

mellem

Godsbanegaarden og Østerbro Station paa den ene Side og Stationer
Vest for Kjøbenhavn paa den anden Side.

For en Vognladning paa 10,000 kg uden Presenningleje.

Fra — Til	Af- stand.	Takst				Presen- ning- leje.
		IV.	V.	VI.	VII.	
	km	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Roskilde — Kjøbenhavn G. . .	31	28.80	21.60	17.10	14.40	2.40
— — Østerbro	40	32.40	22.50	18.00	15.30	2.40
Slagelse — Kjøbenhavn G. . .	93	55.80	37.80	28.80	24.30	3.00
— — Østerbro	101	58.50	39.60	29.70	26.10	3.10
Korsør — Kjøbenhavn G. . .	110	60.30	40.50	30.60	27.00	3.10
— — Østerbro	119	63.00	43.20	32.40	27.90	3.20
Næstved — Kjøbenhavn G. . .	93	55.80	37.80	28.80	24.30	3.00
— — Østerbro	101	58.50	39.60	29.70	26.10	3.10
Odense — Kjøbenhavn G. . . .	179	72.90	49.50	38.70	35.10	3.80
— — Østerbro	188	73.80	50.40	39.60	36.00	3.90

Bilag 18.

Paa Grosserer-Societetets Komités Vegne kan jeg slutte mig til de Betænkeligheder, som er fremkomne imod den planlagte Jernbanebro m. m. over Nyhavn.

Med de indskrænkede Pladsforhold, der er til Raadighed langs Havens Bolværker, frygter man for, at Jernbaneforbindelsen i den foreslaaede Form ikke vil kunne komme til at virke tilfredsstillende i Forhold til de med Planens Gennemførelse forbundne betydelige Udgifter, ligesom man frygter for, at de Gener, Anlægget og Driften vil berede de Strækninger, Banen skulde passere, ikke vil kunne opvejes af de Fordele, den vilde kunne yde Handels-Samkvemmet imellem den nordre og søndre Del af Havnen.

Naar Handelsstanden hidtil energisk har ønsket en Forbindelse imellem Jernbanesporene i den nordre og søndre Havn, har dette Ønske været begrundet paa dels at faa en hurtigere, dels en billigere Jernbaneforbindelse imellem de 2 Afdelinger.

Naar imidlertid Pladsforholdene langs Bolværkerne ikke vil tillade Omrangering af Vognene paa Stedet, men nødvendiggør, at Størsteparten af de Vogne, der vilde opnaa en kortere Befordringsstrækning ved Anlæg af Forbindelsesbanen, skal føres ud til Godsbanegaarden eller Østbanegaarden for at rangere, frygter man for, at den nødvendige Tid for at føre Jernbanevognene frem til deres Bestemmelsessted, ikke vil afvige væsentlig fra den Tid, der vil medgaa til at føre Vognene ad Ringbanen til deres Bestemmelsessted.

Der vil formentlig kunne hjælpes betydeligt paa Hurtigheden af Vognenes Fremsendelse, naar Aften- og Nattetimerne tages til Hjælp ved Rangeringen, saaledes at Vognene i hvert Tilfælde kan være paa deres Bestemmelsessted tidlig den paafølgende Morgen.

Naar man dernæst ser paa Omkostningerne ved det projekterede Baneanlæg og dettes Drit, frygter man for, at Udgifterne ikke vil staa i noget som helst Forhold til den Besparelse, der kan opnaas ved, at Vognene fra den nordre til den søndre Del af Havnen kun vil komme til at betale for et væsentlig mindre Antal Kilometer, end naar Vognene skal beføres ad Ringbanen til deres Bestemmelsessted.

Man formener derfor, at det vil blive betydeligt billigere for Staten ved Beregning af Fragten for Jernbanevognene fra den nordre til den

søndre Del af Havnen eller omvendt at gaa ud fra det Antal Kilometer, der skulde betales for, hvis Jernbanebroen over Nyhavn var til Stede, selv om Mangelen af denne Bro vil kræve, at Statsbanerne maa føre Vognene ad den betydeligt længere Ringbane til deres Bestemmelsessted.

Idet man herefter gaar ud fra, at Statsbanerne — ved at spare de betydelige Udgifter til den foreslaaede Jernbaneforbindelse over Nyhavn — vil vise sig villige til at yde Handelsstanden den Erstatning,

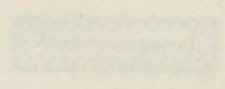
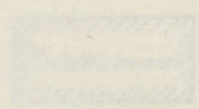
- 1) at søge Trafikforholdene ordnet saaledes, at Jernbanevognene fra den ene Del af Havnen til den anden befordres saa hurtigt som muligt ad Ringbanen,
 - 2) at nedsætte Taksten for saadanne Jernbanevogne til, hvad den vilde være blevet, hvis Jernbanebroen over Nyhavn var etableret,
- kan jeg paa Komitéens Vegne frafalde den ønskede Etablering af en Forbindelse over Nyhavn mellem Havnebanens nordlige og sydlige Del, idet man dog naturligvis maa forbeholde sig at komme tilbage til Sagen, hvis muligt fremtidig Forandring af Kjøbenhavns Havn skulde muliggøre og nødvendiggøre at genoptage Spørgsmaalet.

København, den 5. Oktober 1917.

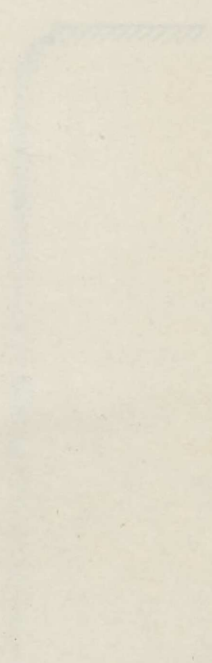
C. Lillienschiold.

TEKNISK BIBLIOTEK
 Danmarks tekniske Højskole

THOMAS BISHOP
No. 1.



Exchanged



andre Del af Havnen eller omvendt at give ud fra det Antal Kilometer, der skulde betales for, hvis Jernbanebruget over Nymø var til Stede, ved om Mængden af Sæbe Bm til kræve, at Statsbanerne maa føre Vognene ad den betydeligt længere Blegbane til deres Bestemmelsessted.

Hat man herefter gaar ud fra, at Statsbanerne -- ved at gaa de betydelige Udgiftes til den forsvundne Jernbaneforbindelse over Nymø -- vil vore og villigt til at yde Handelsstanden den Erstatning.

1) at disse Trafikforholdene endog endel, at Jernbanerogningen fra den ene Del af Havnen til den anden betragtes som hurtig og muligt ad Ringbaanen.

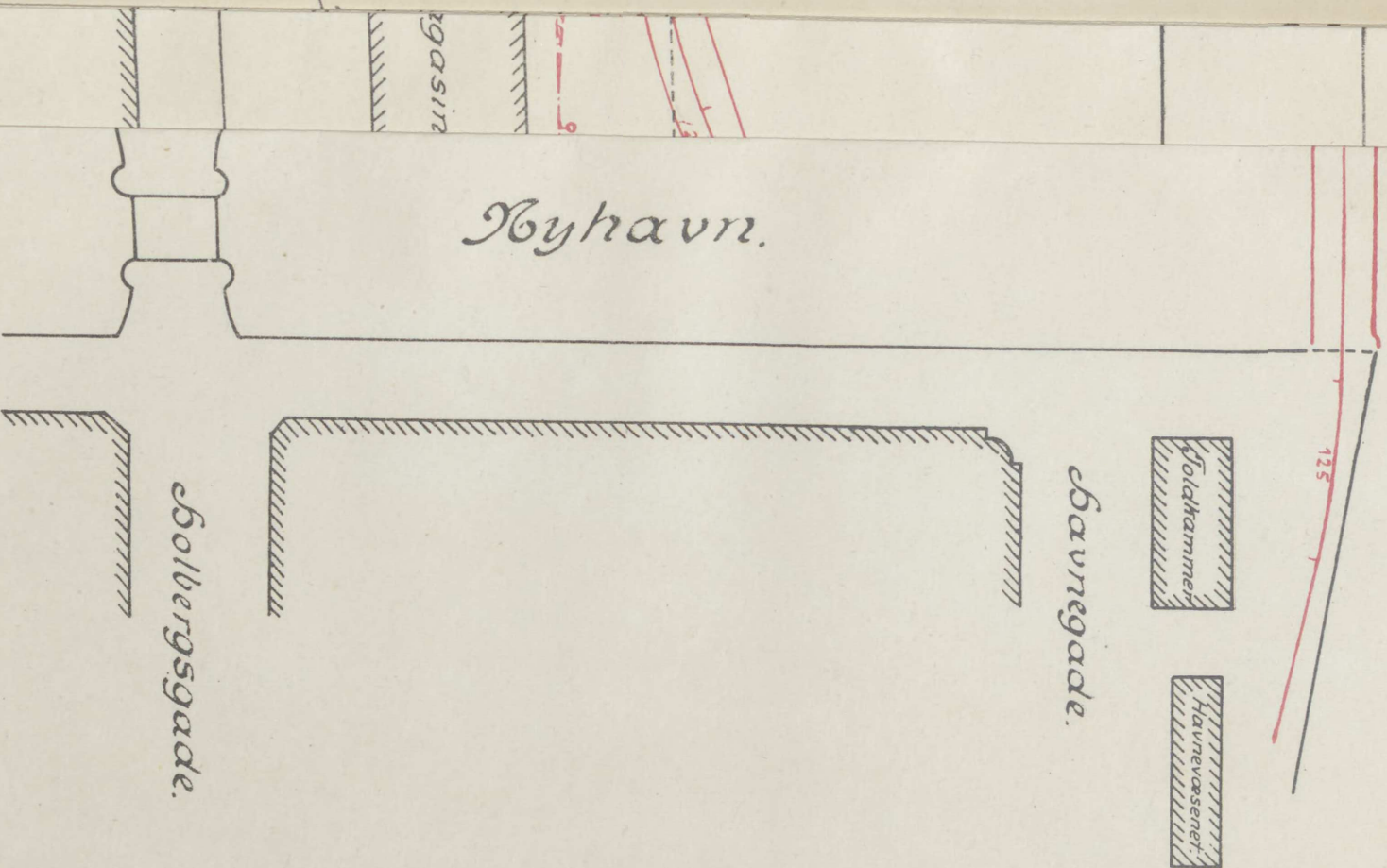
2) at nedtagne Faktisk og sagstunge Jernbanerogninger til hvad den ene side vore blevet, hvis Jernbaneforbindelsen over Nymø var etableret.

kan jeg paa Kommissens Vegne foreskille den nedtagne Fiktion, at en Forbindelse over Nymø mellem Havnebaanen nordlige og sydlige Del, idet man dog naturligvis vore forudsat og at betragte vilbage til Sagen, hvis muligt fremtidig Forordning af Nymøhavn. Men skulde muligheden og nødvendigheden af en sådan Forordning.

København, den 2. Oktober 1911.

C. J. H. H. H. H. H.

TEKNISK BIBLIOTEK
København



småste Del af Hæret eller eventuelt at jeg ud fra det Antal Kilometer, der skulde betales for, hvis Jernbanesporene naar Nylars var til Stede, selv om Mængden af denne Pro. vil træde af Statsbanerne naar Jern Vognene ad den betydeligt længere Strækning til deres Bestemmelsessted.

Idet man hermed går ud fra, at Statsbanerne — ved at spare de betydelige Udgifter til den foreskrevne Jernbaneforbindelse over Nylars — vil være sig villige til at yde Hæderstanden den Erstatning,

1) at disse Trafikforholdene vil være således, at Jernbanevognene fra den ene Del af Hæret til den anden befordres så hurtigt som muligt ad Ringbanen.

2) at nedsatte Takster for en Jern Jernbanespor til hvad den vilde være blevet, hvis Jernbanesporene naar Nylars var etableret.

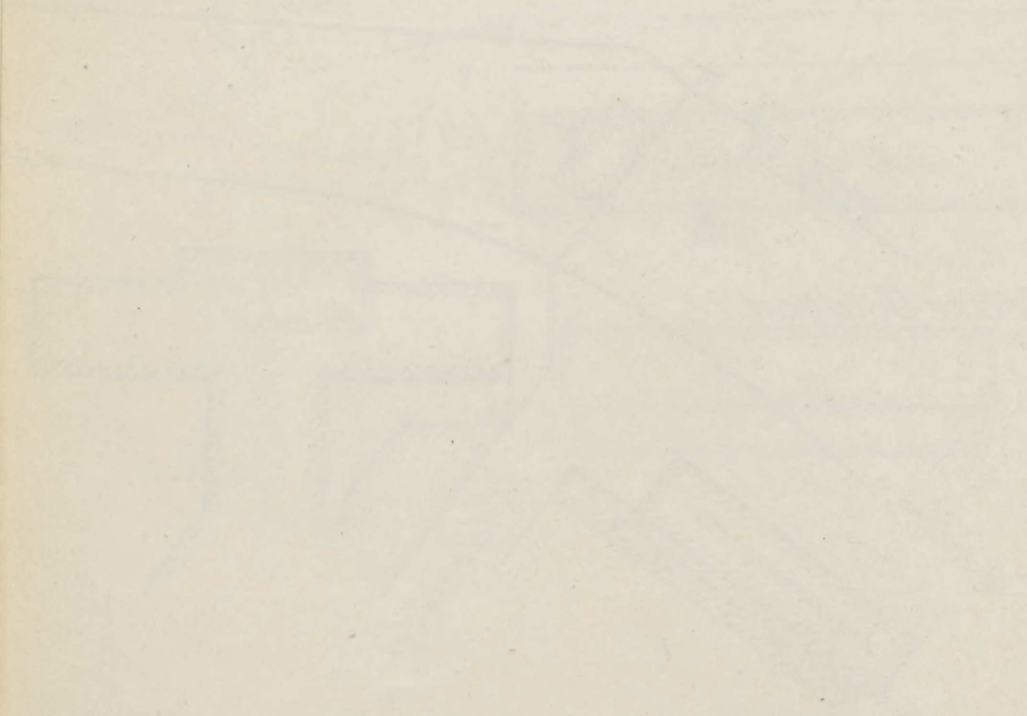
Kan jeg som Kancelliets Vener. Medlem den enkelte Retledning af en Forbindelsen over Nylars vilde Hæderstanden nøddigt og agtelse det, idet man dog udsatligst var forberedt sig at komme tilbage til Hæret, hvis muligt fremsidig Forøgelse af Hæderstanden Hæret skulde muligvis og nødvendiggøre et særligt Støttemål.

København, den 1. Oktober 1887

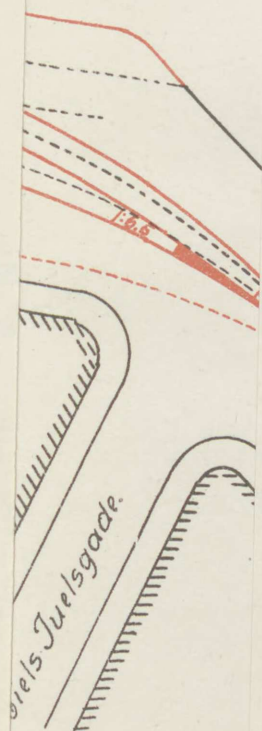
O. Lillienfeldt.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danskmarks tekniske Højskole

Hydromech

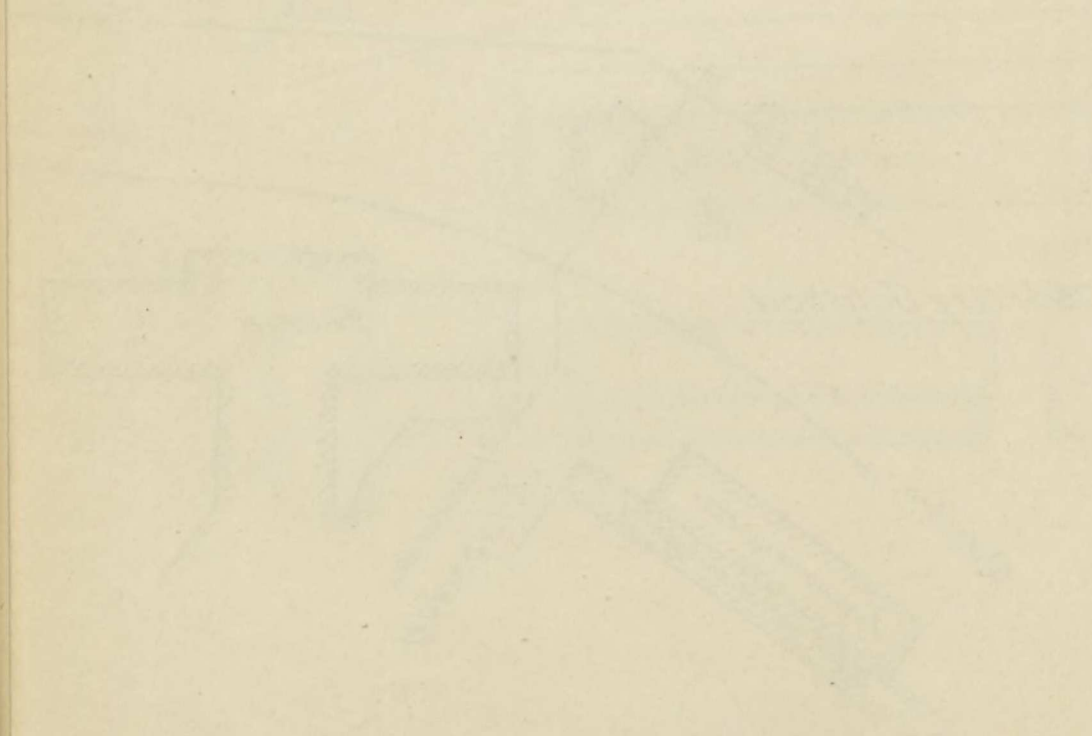


TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

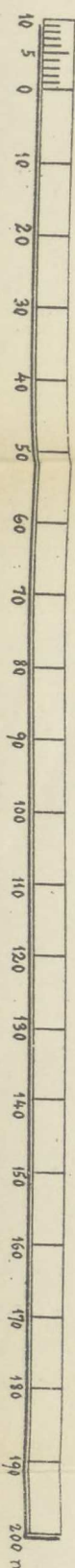


200 m

Hydrogen



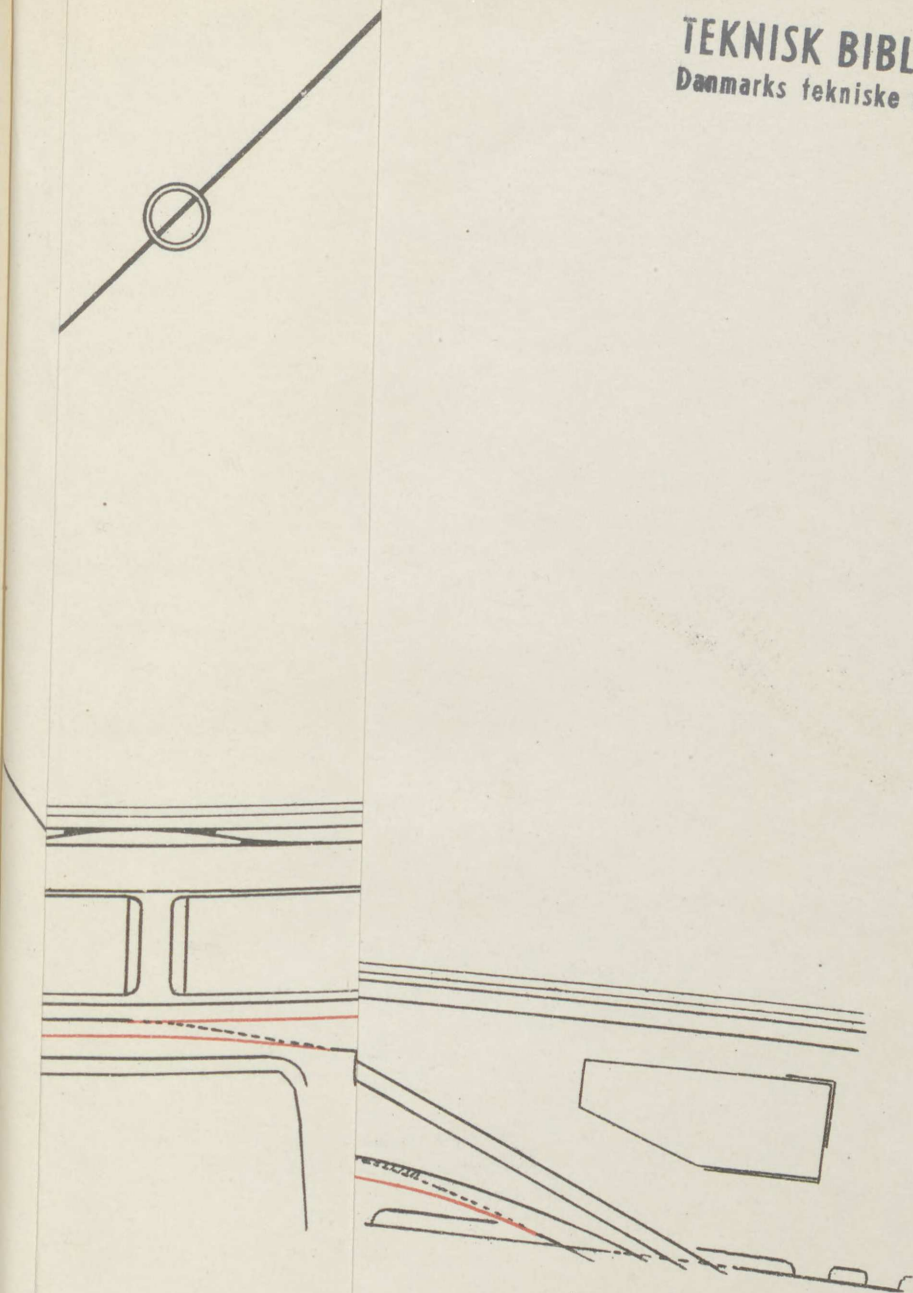
212



TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Pl. 3.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

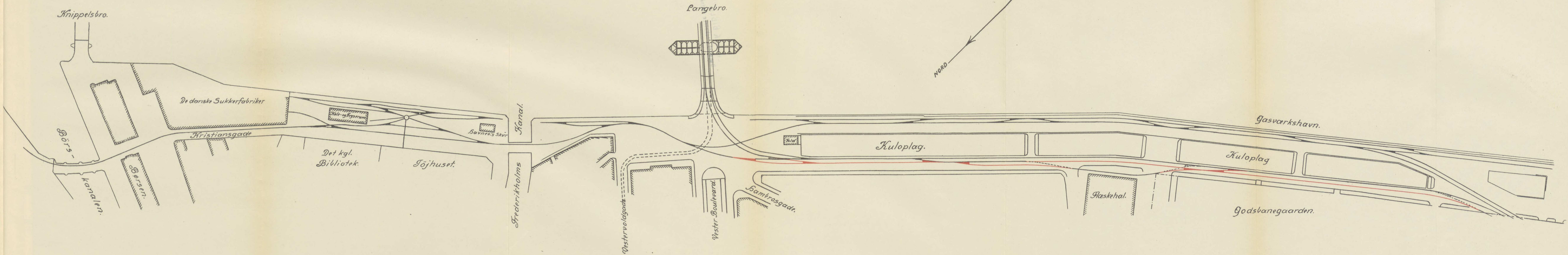


TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

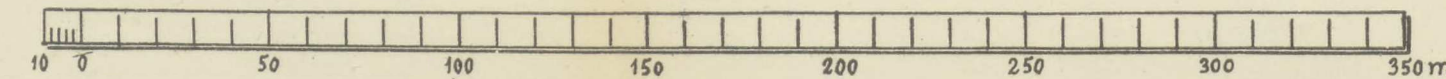
Kjöbenhavns Havnebane.

Pl. 3.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



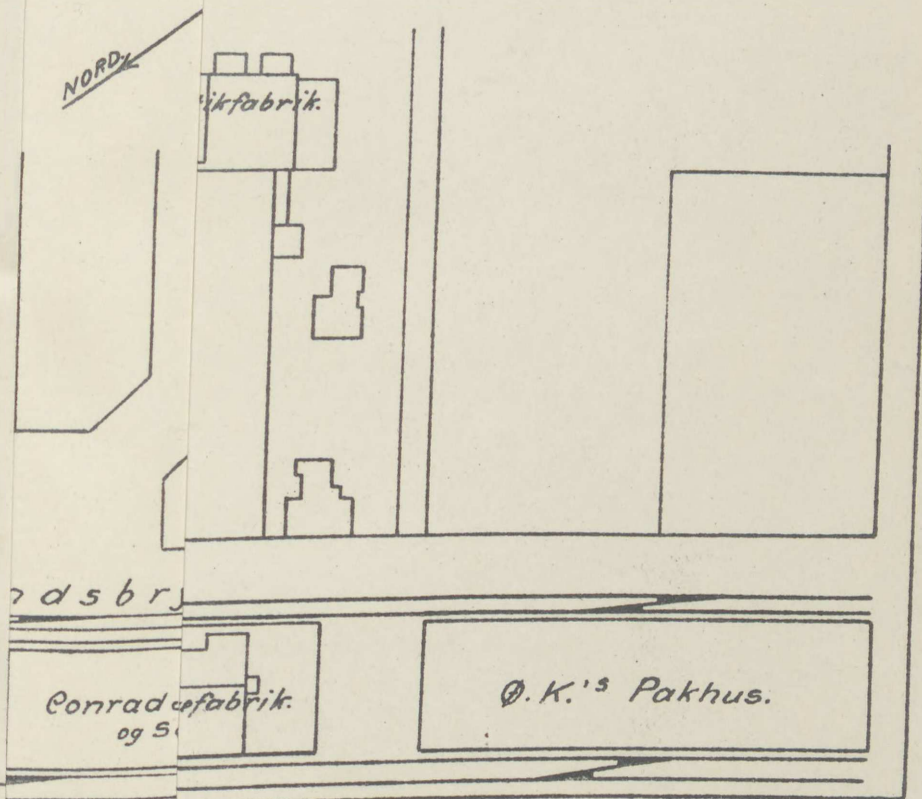
1:2000.



Pl. 4.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

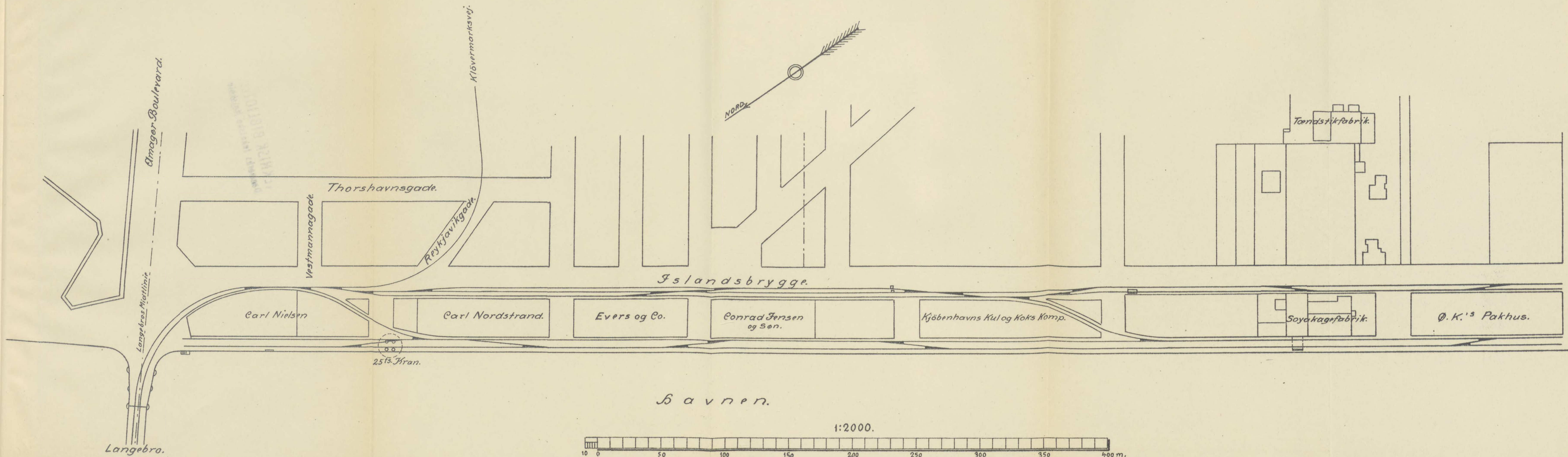
nh



dsbrj

nen

Kjöbenhavns Havnebane.

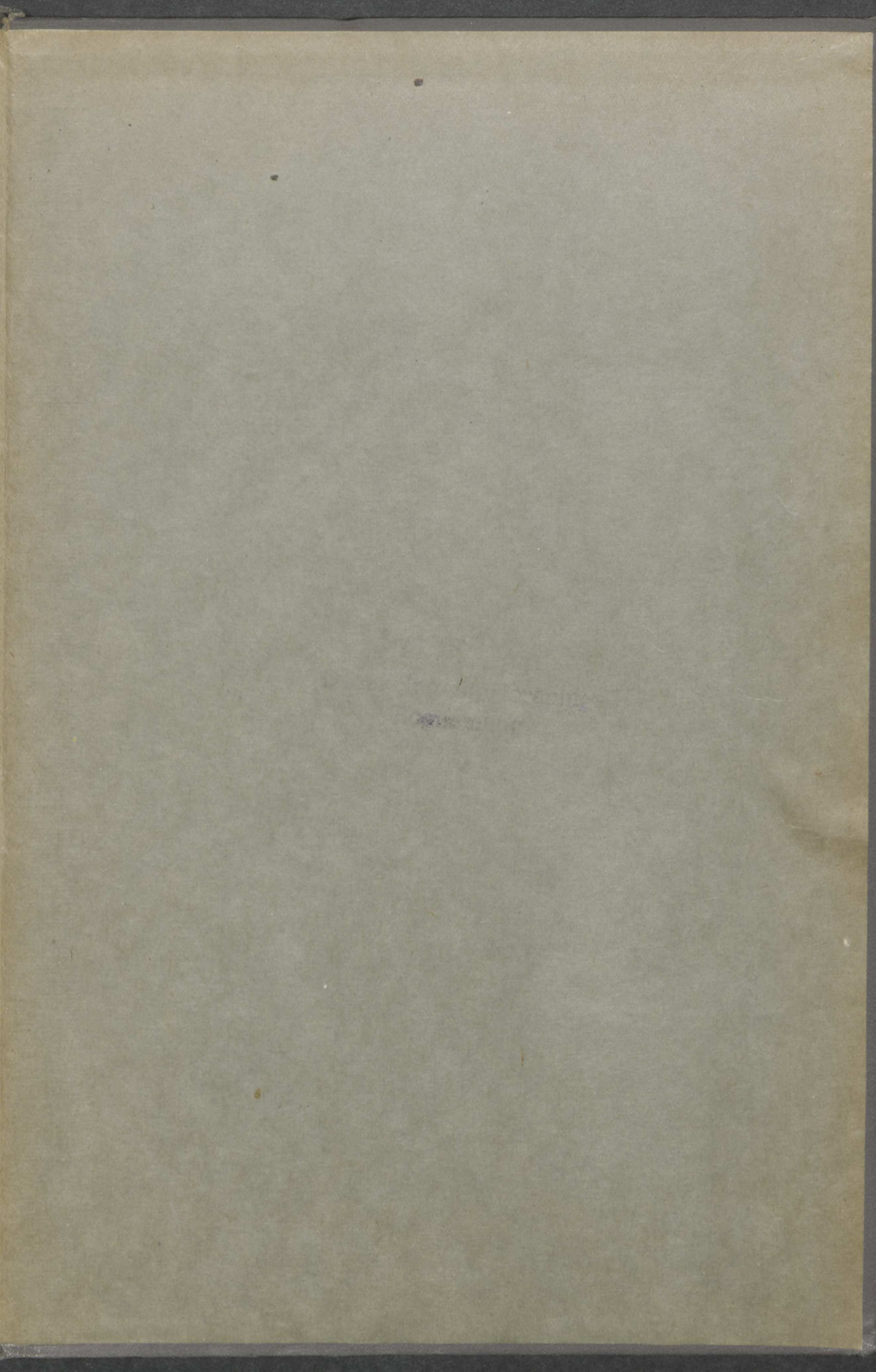


TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling

Dasz Inge-Merionings
Hogezant



Dansk Ingeniørforening
Bogsamling