



§ 3. Den fornødne Ekspropriation af Grunde og Ejendomme til de i § 1 b., c. og d. omhandlede Anlæg foretages i Henhold til Reglerne i Forordningen af 5te Marts 1845.

§ 4. De for Statsbanerne erhvervede Grunde, der anvendes til de i § 1 b., c. og d. omhandlede Anlæg, fritages, saalænge de benyttes til dette Bjemed, for alle paa samme hvilende Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa Grundene opførte til Banerne hørende Bygninger indtil videre fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter. Brugen af stemplet Papir eftergives i Henseende til alle Overenskomster og Obligationer, der udfærdiges i Anledning af de i § 1 b., c. og d. omhandlede Foranstaltninger. For de Materialier, som anvendes til Anlægene m. v., kan der tilstaaes Toldfrihed.

§ 5. Til Dækning af de Udgifter, som ville medgaa til Gennemførelsen af de i § 1 b., c. og d. ommeldte Foranstaltninger — derunder indbefattet Ekspropriationsomkostninger — bemyndiges Finansministeren til at udstede og afhænde det fornødne Beløb i inden-

landske 3 eller 3½ pCt., aarlig Rente bærende Statsobligationer, der skulle være uopfigelige fra Kreditors Side, men som fra 11te December Termin 1914 at regne kunne opfiges fra Statskassens Side med mindst 3 Maaneders Varjel.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Til § 1 a.

Den i 1872 etablerede Dampfærgeforsbindelse over Lille Bælt var det første i Rækken af de Færgeanlæg, som i 1895 foreløbig afsluttedes med Dampfærgeforsbindelsen Kjøbenhavn—Malmø, og som i en saa væsentlig Grad have bidraget til den stærke Stigning af Trafikken i de senere Aar navnlig ved at muliggøre Transit af vognladningsvise Godsforjendelser uden Omladning.

En statistisk Oversigt over Gods- og

Persontrafikken over Lille Bælt i Tiden fra 1872 udbjser en betydelig Fremgang særlig for Godsstrafikkens Vedkommende. Medens Forøgelsen af Godsmængden i de første Aar er temmelig jævn som Følge af, at endnu kun Fyn var bleven inddraget i den kontinentale Godsforbindelse, ser der et betydeligt Opving efter Etableringen af Store Bælts Overtarten og af Færgeforsbindelsen mellem Sjælland og Lolland-Falster henholdsvis i 1883 og 1884, og ganske særlig fremtrædende bliver Tilvæksten efter de i

1892 og 1895 etablerede Færgeforbindinger mellem Sjælland og Sverige. Ogsaa for Personbefordringens Vedkommende er det utvivlsomt, at den betydelige Førgøelse i det omhandlede Tidrum for en væsentlig Del skyldes den succesfulde Etablering af Dampfærgeforbindinger og det dermed opnaaede større Maaal af Bekvemmelighed for de Rejsende. Følgen af Trafikstigningen er imidlertid bleven, at de tilstedeværende Anlæg ved Lille Bælts Overfarten ikke længer paa tilbørlig Maade kunne bestridе det rejsende Publikums og Godsforfændernes berettigede Krav, og alt tyder paa, at Ulemperne fremdeles ville tiltage, saaledes at Forholdene i en nær Fremtid ville vise sig uholdbare. I denne Henseende er det navnlig af Betydning, at næsten hele Førgøelsen for Persontraffikkens Vedkommende falder paa de gennemgaaende Stog, hvilket har til Følge, at de korresponderende Færger navnlig om Sommeren til Stadighed ere oversfyldte. Herpaa kunde der vel raades Bod ved Afsendelse af Ekstrafærger, men dette volder Tidstab og tilvejebringer en Usikkerhed med Hensyn til Togenes Præcision, som ikke lader sig forene med Kravene paa en hurtig og bekvem Personbefordring. Ogsaa for Godsbefordringens Vedkommende, navnlig for saa vidt angaar let fordærvelige Varer, er Mangelen ved de bestaaende Anlæg følelig, og man kan i saa Henseende henvise til, hvad der er anført til Begrundelse af den paa Finansloven for 1898—99 under § 27 II. A. a. 21 opførte Bevilling til Anlæg af et 3dje Dampfærgeleje ved Strib jfr. Rigsdagstidende 1897—98, Tillæg B. Sp. 1318—19.

Under disse Forhold har man anset det for nødvendigt at tage under Overvejelse, paa hvilke Maader de paapegede Ulemper kunne tænkes afhjulpne, og en Udvidelse af de bestaaende Anlæg har i saa Henseende naturlig frembudt sig som den nærmest liggende Mulighed. Et omend kun midlertidigt Skridt i denne Retning er gjort ved Anlæget af det ovennævnte 3dje Dampfærgeleje ved Strib, men at den herved opnaaede Forbedring af Forholdene kun kan blive ganske kortvarig, har man med Traffikkens stærke Stigning for Dje været sig fuldt bevidst. Man kunde derimod tænke sig Manglerne varigt afhjulpne ved Anskaffelse af større dobbeltsporede Færger og Anlæg af nye dertil svarende Havne. Bortset fra de betydelige Anlægsudgifter, som Sværfsættelsen af de nævnte Foranstaltninger vilde medføre, maa Benyttelsen af store Færger paa et saa

smalt Farvand imidlertid betragtes som en Ulempe, der i ikke ringe Grad vilde fordyre den daglige Drift, da det næppe vil kunne undgaaes, at Færgerne ofte maa løbe næsten tomme, enten fordi der i Øjeblikket kun findes Godsvoagne til Oversørsel fra den ene Side, eller fordi de korresponderende Tog kun bringe ringe Fragt. Den Tid af c. 10 Minutter, der nu medgaaer til selve Sejladsen, vilde dernæst ikke kunne formindskes, hvorimod der utvivlsomt vilde medgaa længere Tid end nu til Manøvreringen ud af og ind i Lejerne, hvortil yderligere kommer Tidstabet ved Rangeringen til Færgens Dobbeltspor. Af særlig Bigtighed er det endvidere, at en Dampfærgeforbinding aldrig under Ssforhold vil kunne komme til at virke fuldt tilfredsstillende. Selv under den bedste Ledelse og med Opbydelse af al Energi vil det dog ikke kunne undgaaes, at der under Ssforhold maa medgaa længere Tid til Overfarterne end under normale Forhold, saa at korresponderende Personogsgsforbindinger ofte ville glippe og Godsforfændelserne forsinkes, medens det netop under saadanne Forhold, hvor Lille Bælts Overfarten: er og fremdeles vil vedblive at være den eneste paalidelige Vej mellem Øerne og Sjælland, kan være af den allerstørste Betydning at vide denne Rute sikret ved alle til Raadighed staaende Midler.

Den eneste virkelig betryggende Ordning af Overfartsforholdene ved Lille Bælt bliver da Tilvejebringelsen af en fast Bro, idet man herved undgaaer de med Færgefarten forbundne Ulemper, nemlig de gentagne Omstigninger for de Rejsende, Tidstab for Godsbefordringen samt Driftsforstyrrelser under usigtbart Vejr og navnlig under Ssforhold.

Paa Grundlag af de af Overingeniøren for Statsbaneanlægene foretagne Projekteringer har man tænkt sig Brolinien draget fra et Punkt c. 2,800 Fod Vest for Kongebroen ved Middelfart vinkelret paa Strømretningen, saaledes som vist med fuldt optrukne røde Linier paa 2de Planer, som ville blive Rigsdagen tilstillede. Bæltets Bredde er paa dette Punkt 2,300 Fod og Bunden bestaar af fast Blaaler, der vil være i Stand til at bære det Tryk, som Broplanerne ville udøve paa Undergrunden. Med Hensyn til Broens Konstruktion har man ladet udarbejde 2 Sæt detaillerede Planer, nemlig dels til en Hængebro med en af Gitterdragere affstøbet Rørebane, dels til en Cantilever-Bro med buet Over- og Underdel, et System, der i de senere Aar har vundet stor Udbredelse og blandt andet — i en noget modificeret

Form — er bragt til Anvendelse ved Broen over Firth of Forth.

Udgifterne ere foreløbig anslaaede til henholdsvis 15,600,000 Kr. og 15,300,000 Kr., herunder indbefattet de nødvendige Jærnbane- og Stationsforandringer paa begge Sider af Bæltet. Forskellen i Beføstningen ved de to Projekter er saaledes forholdsvis ubetydelig, men vil forøvrigt være afhængig af de til et givet Tidspunkt gældende Priser paa de forskellige Materialier. Til de kalkulerede Udgifter maa derhos lægges Omkostningerne ved de militære Foranstaltninger, som eventuelt ville blive nødvendige som Følge af Broanlægget, men om hvilke nærmere Bestemmelse først vil kunne tages senere. Ved et saa omfattende Anlæg, der maa udstrækkes over flere Aar, vil man selvfølgelig altid kun være i Stand til at danne sig et omtrentligt Støn over Udgifternes Størrelse paa Grund af disses Afhængighed af Materialpriserne og Arbejdskonjunkturerne m. v. Det bør imidlertid fremhæves, at en Bearbejdelse af et eller to Projekter ikke kan give nogen endelig Afgørelse af, hvorledes Opgaven bør løses. Paa Grund af de overordentlige Kvantiteter af Materialier, som skulle benyttes (bl. a. 12 à 15,000 Tons Jærn), Vanskeligheden ved Junderingen af Pillerne og ved Montering af Overbygningen, ville selv tilsyneladende smaa Forandringer i Konstruktionen kunne have betydelig pekuniær Indflydelse, og selve Foretagendets Størrelse tillader en Mangfoldighed af Løsninger, hvoraf man ikke paa Forhaand kan udpege en enkelt som det bedste. Den rette Fremgangsmaade turde da være, at gøre Opgavens Løsning til Genstand for en almindelig Konkurrence, og det foreslaas derfor af Statskassens Midler at anvende et Beløb af 60,000 Kr. i det nævnte Djemed, nemlig c. 30,000 Kr. til Præmier og Resten til de øvrige med en saadan Konkurrence forbundne Udgifter. Endelig Bestemmelse om Anlæggets Udførelse bliver da først derefter at træffe af Lovgivningsmagten.

#### Til § 1 b.

Den ovenfor paapegede betydelige Stigning i Trafikken, der har gjort det nødvendigt at søge tilvejebragt en bedre Forbindelse over Lille Bælt, har ogsaa bevirket, at man har maattet tage Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen af Dobbeltspor imellem Nyborg

og Strib og imellem Fredericia og Lunderskov under Overvejelse.

Det skal i saa Henseende bemærkes, at der for de enkeltsporede Baners Vedkommende gives en Grænse, udover hvilken Banens Benyttelse vil vise sig umulig, idet Dublering af Persontog eller Indlægning af Ekstratog udover denne Grænse vil støde paa saa store tekniske Vanskeligheder og indeholde en saadan Fare for en fuldstændig Forstyrrelse i den øvrige Toggang, at man nødes til at give Afstald paa selv undtagelsesvis at etablere saadanne Tog. Ved Vedømmelsen af en enkeltsporet Banestrækning's Døebne kommer det dernæst mindre an paa den totale Benyttelse af vedkommende Banestrækning igennem hele Døgnet, end paa Hensynet til Forholdene paa de Tidre, paa hvilke det viser sig nødvendigt at indlægge saa mange Tog, at en foreplanmæssig Benyttelse af saantlige Togtrykspunkter nødvendiggøres.

Paa Nyborg—Strib-Ruten har den intensive Personbefordring i stedse stigende Grad gjort Dubleringen af Togene til en uafviselig Nødvendighed, og da Størstedelen af de Rejsende Ost fra søge Tilslutning dels til Statsbanelinierne i Sylland, dels til de fra Odense udgaaende private Baner, er det af stor Betydning, at Dubleringstogene fremføres uden Forsinkelser, da saadanne nødvendiggøre Efterfølgelsen af nye Dubleringstog paa de tilstødende Banestrækninger. Ganste tilsvarende Forhold gøre sig gældende med Hensyn til Dubleringstogene gennem Fyn i østlig Retning, idet Forsinkelser af disse nødvendiggøre Afsendelsen af Ekstrafærger eller Ekstratog over Store Bælt og Ekstratog paa den sjællandske Bestbane. Uden Tilstedeværelsen af Dobbeltspor paa den fynske Hovedbane vil imidlertid hyppige og betydelige Togforsinkelser og alle deraf flydende Driftsforstyrrelser paa de tilstødende Baner ikke være til at undgaa, og efterhaanden som Banens Benyttelse tiltager, ville Ulemperne og Faren for Driftens Sikkerhed vokse.

Med Hensyn til Ruten Fredericia—Lunderskov maa det erindres, at denne Banestrækning bærer Sammenlutningslinien for de to intensivt benyttede Grene til Vandrup og Esbjerg, der begge ere af den allerstørste Betydning for vore Forbindelser med det sydlige Udland og England.

I Henhold til det ovenfor anførte har man ladet udarbejde et Projekt til Tilvejebringelsen af Dobbeltspor foreløbig dog kun fra Nyborg til Rauslunde, idet Spørgsmaalet om Overbygningen af de nærmest Lille Bælt liggende Banestrækninger formentlig bør opsettes,

indtil, der er taget nærmere Bestemmelse med Hensyn til Planen om en fast Bro, hvis Tilvejebringelse nødvendigvis vil medføre betydelige Forlægninger af de nævnte Bane-strækninger. Projektet indbefatter endvidere en Del ved Gennemførelsen af Dobbeltsporet nødvendiggjorte Forandringer af Stations-sporene og de deraf følgende Ombygninger ved Stationerne. Udgifterne ville i Henhold til nedenstaaende Overflag andrage 6,000,000 Kr. foruden Udgifterne til de Ektpropriation-er, der ere nødvendige til Gennemførelsen af de paagældende Foranstaltninger.

Med Hensyn til de paatænkte Anlæg skal man i øvrigt oplyse følgende:

Paa den frie Bane forudsættes Sporet lagt med 75 lbs Skinner, medens Stationerne vedblivende beholde 63 lbs Spor. Overbygningen ved de aabne Broer tænkes under det gamle Spor enten forsynet med nye og stærkere Dragere eller forstærket paa anden Maade, saa at den overalt opnaar en Styrke, der svarer til den voksende Belastning, som den forøgede Trafik medfører. Ved Besøberføringer har man søgt at bort-sjerne alle Farer saavel for de Væjsfærende som for Togene, og det foreslaas derfor at træffe følgende Foranstaltninger:

Paa den frie Bane maa Størsteparten af de eksisterende Bippebomme nedlægges, og enten Vejene forlægges til en af de bestaaende Overførsler, eller, hvor dette ikke lader sig gøre, Banevogterhuse opføres. Viadukter maa anbringes paa følgende Steder:

1. En 36 Fod bred Viadukt under Banen i Station 929 til Afløsning af Niveau-overførselen for Nørrebrogade i Odense.
2. En 24 Fod bred Viadukt over Banen i Station 987—88 til Afløsning for Niveauoverførselen fra Odense—Middeksart Landevej i Nærheden af førstnævnte By.
3. En 8 Fod bred Trappeviadukt over Banen i Station Nr. 3—4 ved Søndergade i Nyborg.
4. En 24 Fod bred Viadukt over Banen i Station 8—9 for Vejen til Knudshoved.
5. En 36 Fod bred Viadukt under Banen i Station 957—58 til Afløsning for den meget uheldige Overførsel for den saakaldte Rugaardsvej.

Af Hensyn til den særlige Interesse, som Anlægget af de under Nr. 1 og 5 opførte Viadukter har for Odense Kommune, maa man imidlertid som Betingelse for deres Tilvejebringelse kræve, at Kommunen erklærer sig villig til at bære Udgifterne ved Erhver-

velsen af de fornødne Grunde i Anledning af bemeldte Viaduktanlæg og de deraf følgende Besforlægninger m. v.

Paa samtlige Stationer med Undtagelse af Skalbjer, Bred og Gølsted er der i Tilslutning til de to gennemgaaende Hovedspor projekteret et Omløbspør af mindst 1,500 løbende Fod fri Længde, hvor de langsomme Tog kunne overhales af Stogene. Alle Sporskifter af nogen Betydning tænkes uden indrettede til Centralbetjening og stillede i behørig Forbindelse med hinanden indbyrdes og med Signalerne saaledes, at Togvejene ere sikrede. Paa Landstationerne forudsættes Gods-sporene forsynede med Stikspor i begge Enden, indrettede til at aflaaes fra Signalyhtterne, saa at Løse Vogne ikke kunne komme for nær til Hovedsporene. Angaaende de Udvidelser og Forandringer paa de forskellige Stationer, som Anlægget af Dobbeltsporet vil medføre, — hvortil særlige Planer, der ville blive tilfillede Rigsdagen, ere udarbejdede, — skal man bemærke følgende:

#### Nyborg Station.

Her anlægges et nyt Dampfærgeleje, og der tilvejebringes de fornødne Sporsforbindelser saavel med dette som med de gamle Lejer. Udfor Hovedbygningen maa der anlægges en ny Perron, ligesom der ved Dampfærgelejet bygges to overdækkede Perroner. Belysning, Kloaker og Vandforsyning suppleres, og en Vandrensingsanstalt etableres. En Brovægt, en Affekasse, en udbendig Fyrgrav samt en Stald, en Avægrampe og en Svinefold flyttes paa Grund af Forandringerne ved Sporene. I Hovedbygningen indrettes et særligt Telegastontor.

#### Ullerslev Station.

Stationens Perroner forandres; Vandfranter med tilhørende Ledninger anbringes saaledes, at der fra begge Spor kan tages Vand; Godspladsen flyttes over paa Banens nordre Side, i hvilken Anledning en ny Svinefold opføres. Ved den østre Ende af Hovedperronen anbringes en fast Rampe, for at det gamle Varehus kan gøre Fyldest ogsaa under de nye Forhold.

#### Langekost Station.

Paa denne Station foretages de nødvendige Perronforandringer og Arbejder ved Godspladsen.

### Marslev Station.

Her maa foretages en Forandring og Udbidelse af Perronerne samt af Godsplads og Læssevej.

### Odense Station.

Ved Forandring af Hovedsporene tabes der en Del Sidespor, og da der trænges til mere Plads til Af- og Paalæsning af Jærnbanevognene, maa der foretages en Del Udbidelser af Sporene paa nordre Side af Banen. For at opnaa en god Forbindelse med Varehusene maa der ligeledes ved disse foretages en Del Sporforandringer. Da det volder Vanskelighed at have nordsynkte Banes Lokomotiver stationerede paa søndre Side af Hovedsporene, maa der paa Banens nordre Side bygges en ny Remise til 3 Maskiner med tilhørende Drejefive, Jyrgrav, Kulgård og Afkastse. Paa Grund af Sporforandringerne bliver det endvidere nødvendigt at flytte en Svinefold og Vognrampe. For at undgaa for store Ekspropriationer tænkes Banegrøfterne rørlagte, og Beklædningsmure opførte ved begge Indførsler til Stationen. Endvidere maa Belysningen og Vandforsyningen paa Stationen suppleres.

### Holmstrup Station.

Her tænkes Hovedperronen forandret og en ny Mellemperon anbragt. Der foreslaas bygget et nyt Varehus med fast Rampe Øst for Udhuset. Paa Godspladsen foretages forskellige mindre Forandringer, og der anbringes en ny Svinefold med fast Rampe.

### Tommerup Station.

Paa denne Station maa Perronerne udbides og forandres. En Vandkran med tilhørende Vandledning anbringes i Stationens vestre Ende samtidig med, at den gamle Cisternebygning forhøjes og udstyres med Damppumpe og Vandrensningssapparater. Et Telegrafkontor tænkes indrettet i Hovedbygningen. Læssevejen forlænges, og for at undgaa Færdsel over Sporene paa Stationen maa der anlægges en ny Afgangsvvej til Godspladsen.

### Skalbjerger Station.

Paa Skalbjerger paataenker man at opføre nye Bygninger med de dermed forbundne Perroner. Afgangsforsholdene til Stationen bør derhos fuldstændig omdannes, saa at man undgaa Færdselen over Sporene ved den offentlige Vej i St. 1518—19. Her ved

bliver det tillige muligt at forandre Godspladsen og at staffe den en passende Afgang fra samtlige bestaaende Veje, saaledes at Færdsel over Stationsporene uden for de offentlige Veje undgaaes.

### Bred Station.

Paa denne Station foreslaas ligeledes opført nye Bygninger med tilhørende Perroner, medens den tidligere Hovedbygning forandres saaledes, at den kan gøre Tjeneste som Banevogterhus. Da Bygningerne agtes trukne længere bort fra den offentlige Vej bliver det nødvendigt at forlænge den nuværende Afgangsvvej og at anlægge en Holdeplads foran Stationen. Da Gods-sporene bringes længere ud til Siden, maa Godspladsen underkastes en tilsvarende Forandring.

### Narup Station.

Denne Station har længe været for lille for den lokale Trafik og foreslaas derfor ombygget saaledes, at Godspladsen lægges over paa Banens søndre Side, hvor der tillige opføres et nyt Varehus med fast Rampe i Tilslutning til Hovedperronen Øst for Hovedbygningen. Hovedperronen udbides, og en ny Mellemperon anlægges. Læssevejen udbides og forsynes med Svinefold og fast Rampe. Til Vandforsyning for begge Spor foreslaas anbragt to Vandkraner med tilhørende Vandledninger. Cisternehuset flyttes og forbindes med en Vindmotor. Paa Vendepladsen ved Læssevejens østre Ende anbringes en 6 Tons Kran.

### Gelsted Station.

Paa Gelsted foreslaas opført nye Bygninger og Perroner. Den nuværende Ekspeditionsbygning omdannes til Banevogterhus. De nye Forhold fordrer endvidere Omdannelse af og Udbidelse af Afgangsvvej og Læssevej.

### Gjby Station.

Paa denne Station foreslaas Varehuset uddybet. Perronerne forandres, og Læssevejen udbides og sættes ved en Stikvej i bedre Forbindelse med den offentlige Vej paa Banens nordre Side.

### Nørre-Maby Station.

Paa Nørre-Maby Station bør Gods-sporene forlænges, og et nyt Varehus anbringes paa Godspladsen paa Banens nordre Side. Hovedperronen udbides, og en ny

Mellemperren indrettes. Godsplads og Væssevej udvides ligeledes, og paa Vendepladsen i den nordre Ende af sidstnævnte Vej anbringes en 6 Tons Kran.

### Kauslunde Station.

Paa denne Station fordre de nye Forhold kun nogle mindre Arbejder, foranledigede ved Sporenes Forandring.

Sluttelig skal man bemærke, at der for at fikre Togene under Kørselen paa Banen

er projekteret et Bloksignalanlæg, baseret paa at inddele Banen i Strækninger paa c.  $\frac{1}{2}$  Mils Længde. Foruden Blokposterne paa Stationerne, der tillige gøre Tjeneste ved Centralbetjeningen af Sporstifterne, maa der paa den frie Bane oprettes:

Mellem Nyborg og Ullerslev	2	Blokposter
— Marslev og Odense	1	—
— Odense og Holmstrup	1	—
— Holmstrup og Tommerup	1	—

Samtlige Blokposter og Stationer tænkes sat i telefonisk Forbindelse med hinanden.

### Overslag over Udgifterne ved Anlægget af Dobbeltspor m. v. fra Nyborg til Kauslunde.

	Fr.	Fr.
1. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab 9,78 Mil à 2,500 Kr. ....		24,400.
2. Jordarbejde:		
52,000 Kubikfavne à 7 Kr. ....	364,000.	
6,000 — — 8 — .....	48,000.	
6,000 — — 10 — .....	60,000.	
		472,000.
3. Støring med Veje og Vandløb .....		773,254.
4. Overbygning .....		2,267,354.
5. Banehegn:		
9,78 Mil à 6,000 Kr. ....		58,560.
6. Telegraf-, Blokanlæg, Sporstiftesfikring og Telefon. ....		782,352.
7. Banevogterhuse:		
14 Stk. nye Huse à 3,500 Kr. ....	49,000.	
2 — gamle do at flytte og ombygge .....	5,000.	
		54,000.
8. Stationsanlæg:		
a. Nyborg Station .....	67,000.	
b. Ullerslev — .....	21,870.	
c. Langekøb — .....	7,000.	
d. Marslev — .....	8,450.	
e. Odense — .....	88,200.	
f. Holmstrup — .....	14,370.	
g. Tommerup — .....	23,620.	
h. Skalbjerget — .....	35,817.	
i. Bred — .....	35,365.	
k. Marup — .....	42,586.	
l. Gelfted — .....	33,692.	
m. Giby — .....	14,161.	
n. Nørre Naby — .....	23,128.	
o. Kauslunde — .....	1,565.	
		416,824.
9. Dampfærgelejet ved Nyborg .....		713,360.
10. Administration og tilfældige Udgifter:		
Hertil anlæses en Sum af c. 7 $\frac{1}{2}$ pCt. ....		437,896.
		<u>6,000,000.</u>

S alt... 6,000,000.

## Til § 1 c.

Trafikken paa Esbjerg har udviklet sig efter en Maalestok, der er uden Lige paa Statsbanernes øvrige Stationer.

Da Esbjerg Station anlagdes, var der omkring samme en kun meget svag Bebyggelse, medens Esbjerg nu allerede er nået til et Indvaanertal af 13,000, ligesom Kommunen som bekendt ved Lov af 19de Marts 1898 er bleven oprettet til Købstad fra den 1ste Januar 1899 at regne.

Samtidig med Byens Opkomst og maaste i endnu højere Grad er Bengttelsen og Betydningen af Esbjerg Havn for hele Landets Handelsforhold gaaet frem, og som Udgangspunkt og Depot for Særbaneforbindelsen med Havnen har Esbjerg Stationsanlæg allerede i en længere Mærække langt fra kunnet gøre Fuldst.

Efter Forholdenes Natur, som de da vare, blev der i sin Tid til Anlægget af Esbjerg Station indtaget et forholdsvis betydeligt Areal, saaledes at Sporanslægene i Aarenes Løb have kunnet udvides nogenlunde svarende til det stigende Behov; men da Bebyggelsen har udviklet sig Vest for Stationen, medens dennes Hovedbygning — i øvrigt en rent midlertidig Bygning af Bindingsværk med flere Træbeklædning — ligesom ogsaa Stationens Varehus i sin Tid opførtes langs Stationens østre Grænse, har denne Anordning af Stationens vigtigste, for den offentlige Færdsel tilgængelige Bygninger, altid været ubekvem for Byen, hvilket har givet Anledning til megen Utilfredshed.

Stationens Lokomotivremise, der ligger forholdsvis langt fra Grænsen af Stationsarealet, har imidlertid altid været en Anstøpssten for den rette Udnyttelse af selve Stationens Areal. Derfor maatte Fuldførelsen af den nu under Bygning værende nye Lokomotivremise og de i Forbindelse med samme staaende Anlæg være en Forudsætning for overhovedet at kunne stride til den totale Omformning af Stationen, til hvis Sværkfættelse det nuværende Tidspunkt, hvor man snart vil kunne undvære Brugene af den nuværende Lokomotivremise, synes vel egnet.

Man har derfor gennem Statsbanedriften ladet udarbejde den vedhæftede Plan til Esbjerg Stations Udvidelse og Omformning.

I sine Hovedtræk gaar Forslaget ud paa — foruden at tilvejebringe en i høj Grad fornøden Udvidelse af Stationens Spor- og Læsseveje — at flytte Stationens Hovedbygning og Varehus over til Stationspladsens vestre Side, saaledes at de komme i saa god og bekvem Forbindelse med Byen som muligt, samt at hæve de betydelige Ulemper saavel for Særbanen som for Vej-

færdselen, der fremkaldes ved de Overkørsler i Skinneshøjde, der findes i begge den nuværende Stations Enden. Dette sidste er tænkt opnaaet ved at erstatte den nuværende nordre Overkørsel for Nygaardsgade med en Vejbro over Banen, og den nuværende søndre Overkørsel for Kongensgade med en Underkørsel under Havnebanen, som i den Anledning maa løstes paa en Strækning nærmest Stationen. Vejbro og Underkørsel ville imidlertid af Hensyn til de lokale Højdeforhold ikke kunne komme til at ligge ganske paa de Steder, hvor de nuværende Niveauoverkørsler findes, hvorfor den nye Ordning vil nødvendigvis gøre en Omprofilering af de i Nærheden liggende Gadestrækninger.

Endvidere er Stationspladsens vestre Grænse forudsat flyttet noget mod Vest for at tilvejebringe bedre Pladsforhold til Brug for den udvidede Station, hvilket vil medføre, at den Vej, som Kommunen i en Mærække har tilsigtet anlagt langs denne Side af Stationen, maa lægges noget vestligere end oprindeligt forudsat, saaledes at den i hele sin Bredde vil falde uden for Statsbanedriftens Grund.

Stationen er efter Forslaget tænkt forsynet med 2 Perroner, langs hvilke er ført 3 Hovedspor. Perronerne er der deshos tænkt givet en saadan Bredde, at man ikke er afskåret fra eventuelt i Forbindelse med Stationsudvidelsen eller senere at kunne forbinde dem indbyrdes ved Hjælp af et Tunnelanlæg.

Varehuset er bygget saa stort, at det kan tilfredsstille de Krav, som stilles af den for Haanden værende betydelige Stofgodstrafik, medens det paa Planen med punkterede Linier er paapeget, hvorledes en senere Udvidelse lader sig tilvejebringe, hvis en saadan maatte vise sig nødvendig.

Stødende umiddelbart op til Hovedperronen, men dog i Sporbindelse med Varehussporene, er vist en særlig Bygning til Brug ved Afgodsekspektionen, tillige med Anledning af en eventuel senere Udvidelse.

Mellem Varehuset og Afgodsekspektionen er vist en Fold for tomt Returgods.

Bed Perronens nordre Ende er paa Planen antydet Pladsen for et mindre Posthus, men der vil let sammesteds kunne afgives Areal til Opførelse af et større Posthus, hvis den til Opførelse af et saadant fornødne Bevilling maatte komme til at foreligge.

Paa Planen er med punkterede Linier i øvrigt antydet Muligheden af senere Tilvejebringelse af saavel 3 gennemgaaende Depotspor, som af 2 lange Læssespor, der, hvis Trang til samme senere maatte opstaa, ville kunne komme til at ligge ved let tilgængelige Læssesveje.

Indtil disse nye Væsespor blive at anlægge, vil den Bygning, hvori for Tidens blandt andet Stationsforstanderens Bolig findes, kunne bevares som Funktionerbolig.

Samtidig med Udvidelsen er Stationen, som Følge af dens store Betydning for Kreaturforsendelser, paatænkt forsynet med et paa den nordre Side af Frodesgade — altfaa ret affides — beliggende større Anlæg til Vaskning af Kreaturvogne ved Hjælp af varmt Vand fra et særligt opført Vandtaarn, hvorhos Kvægrampen er tænkt udvidet i i passende Omfang, medens dens Beliggenhed er bevaret paa Stationens østre Side i Nærheden af Statens Staldbygning, der er beliggende paa Stationens Grund.

Som Tilfældet er ved alle nyere Stationsplaner, indgaar i Planen Anlæg af Ranagerhoveder for Gods-sporene, mod Nord-ost langs Banen til Lunderstov, og mod Syd anbragt mellem de to til Havnen førende Dobbeltspor. Derved vil kunne opnaas, at den største Del af Ranageringen med Gods-vogne mellem Gods- og Depotspor indbyrdes vil kunne komme til at foregaa uden derved at berøre Udgangssporene til Stationen fra Nord (Barde), Nordost (Lunderstov) og Syd (Esbjerg Havn). Langs Lunderstovlinien er med en punkteret Linie antydet Muligheden af Anlægget af et senere Dobbeltspor til Lunderstov som indgaaende i den udvidede Stations samlede Sportompleks.

Medens Udgifterne til de til Stationens Udvidelse og Forandring fornødne Arealerhvervelser efter et Skøn kunne anslaaes til c. 260,000 Kr., vil Beføstningen ved selve Udvidelsen m. m. efter nedenstaaende Overslag udgøre 850,000 Kr.

Heri er ikke indbefattet noget Beløb til Anlægget af den ovennævnte Vej Best for Stationen mellem Havnegade og Frodesgade, idet Udgiften herved, naar bortses fra Anlægget af den paa Planen viste Holdeplads foran Stationsbygningerne, formentlig bør være Statsbanerne uvedkommende. Derimod er i Overslaget indbefattet Udgifterne ved Opførelsen af den foran nævnte Vejbro i Stationens nordre Ende og den ligeledes nævnte Underkørsel i Stationens søndre Ende, men i Betragtning af den store Betydning, som Tilvejebringelsen af disse tvende sporfri Vejforbindelser maa forudsættes at ville faa for Esbjergs Beboere, vil det ikke kunne anses for ubilligt at fordrø, at Kommunen udreder de med selve Anlægget og Befæstelsen af de nævnte Vejstykker medgaaende Summer til samlet Beløb c. 40,000 Kr., saaledes at den Statsbanerne vedrørende Udgift ved selve Stationsudvidelsen, som anført i Lovforslaget, indskrænktes til 810,000 Kr.

I Overensstemmelse hermed er det i Lovforslagets § 2 foreslaet, at Anlæggets Gennemførelse skal være betinget af, at der ansgaaende de ovennævnte Punkter opnaas Overenskomst med Esbjerg Kommune.

#### Overslag over Udgifterne ved Udvidelse af Esbjerg Station.

1. Banelegemet med Broer, Stenkister m. m. ....	176,200 Kr.
2. Overbygning. ....	210,550 —
3. Veje, Holdepladser, Overkørsler samt Hegn m. m. ....	90,718 —
4. Bygninger. ....	259,100 —
5. Udvendige Stationsanlæg. ....	44,800 —
6. Telegrafer. ....	55,500 —
7. Plantninger. ....	1,000 —
8. Andre og usforudsete Udgifter. ....	42,132 —

Σ alt... 880,000 Kr.

Fragaar for indbundne Materialier... 30,000 —

Rest... 850,000 Kr.

Til § 1. d.

I Rigsdagssamlingen 1897—98 blev i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Grunderhvervelse for Statsbanerne til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus, hvilket Forslag ikke naaede til 2den Behandling. Det nævnte Lovforslag var ledsaget af følgende Bemærkninger:

„Som Følge af Trafikkens stadig forøgede

Krav er Spornettet paa Aarhus Hovedstation i Aarenes Løb vokset saa betydeligt i Omfang, at det ikke vil være muligt at staa Plads til nogen yderligere Udvidelse af de tilstedevarende Anlæg paa Stationens nuværende Terrain. Da en Udvidelse af dette Terrain, der paa alle Sider er omgivet af Gader og af Centralværkstedernes forskellige Anlæg, vil være forbunden med store Banste-

ligheder, har det i længere Tid været Genstand for Overvejelse, hvorledes de eventuelt fornødne nye Arealer kunne skaffes til Veje, og man er derigennem naaet til Erkendelse af, at en tilfredsstillende Ordning kun kan opnaas ved at henlægge hele Gods-færdselen til en ny selvstændig, Godsbanegaard, hvorved større Arealer paa den nuværende Hovedstation ville blive frigjorte til Brug for de Anlæg, som maatte paatræves særlig af Hensyn til Persontrafikken. Der tænkes herved navnlig paa nye Perroner, Rangespor, Henstillingspor for hele Persontog og enkelte Personvogne, Opstillingspor for Vogne, bestemte til at underkastes Reparation i Centralværkstederne, og deslige — Foranstaltninger, hvortil der allerede nu er Trang paa det stærkt optagne Stationsareal, og som den stadig stigende Trafik om ikke lang Tid vil gøre absolut nødvendige.

Som den heldigste Beliggenhed for en ny Godsbanegaard har man tænkt sig et Areal af Aarhus Mølleeng, der er beliggende Vest for Byens søndre Del. Der vil herfra kunne tilvejebringes en god Forbindelse med de to fra Hovedstationen udgaaende Banelinier mod Syd og Nord, saaledes at ingen bestaaende Færdselslinie derved forulempes. Dernæst vil der mellem Godsbanegaardens Sporanlæg og det dobbelte Hovedspor, der udgaar fra Aarhus Hovedstation, kunne anlægges en særlig Gruppe af Opstillingspor til Brug for ankommende eller afgaaende Godstog, ligesom man vil kunne vinde Plads til Lokomotivremiser til Supplerings af de paa Hovedbanegaarden alt tilstedeværende, hvis Udvidelse paa Grund af Pladsmangel er uopnaelig. Den indbyrdes Højdeforstel mellem Pladsen for den nye Godsbanegaard og de tilstødende Banelinier vil desuden gøre det muligt at anlægge Rangesporene paa den for Rangeringens Udførelse gunstigste Maade med naturligt Fald ned mod de egentlige Væsse- og Varehusspor. Til Fordel for den valgte Plads taler endelig, at den synes heldig for de lokale Interesser, idet Afgangsvejene til det nye Banegaardsterrain ville komme til at støde til en ret centralt beliggende Del af Byen, der nderligere ved nye Gadegennembrydninger, der formentlig snart kunne paaregnes udførte uafhængig af den foreliggende Plan, direkte vil blive knyttet til Byens Hovedfærdselsaare.

Til Anlæggets Udførelse vil der kræves en Grundhervervelse paa c. 500,000 Kv.-Al. Da der foreligger en Byggeplan for en stor Del af de Arealers Bedkommende, om hvis Erhvervelse der her vil blive Tale, og da flere af de paagældende Grunde kunne ventes solgte og bebyggede i en nær Fremtid og

saaledes ville stige betydeligt i Værdi, foreslaas det, at Indenrigsministeren bemyndiges til at tilvejebringe de til Anlægget fornødne Arealer.

Et Kort over Aarhus, hvorpaa er angivet Pladserne for den eventuelle nye Godsbanegaard, den eventuelle Hammelbanes Station og de projekterede nye Gader til disse Anlæg, samt en Plan nr. II., der indeholder et foreløbig skitseret Projekt for Anlægget af en Godsbanegaard paa det omhandlede Areal, medfølge.

Det i fornevnte Plan II. indeholdte skitserede Projekt er senere blevet underkastet en nærmere Bearbejdelse, af hvilken Resultatet foreligger i den vedhæftede mindre Plan over det paatænkte Godsbanegaardsanlæg, hvoraf det vil fremgaa, at man maa paaregne en Grundhervervelse af c. 555,200 Kv.-Al.; herunder er indbefattet den over Matr. Nr. 6 a og 6 a førende Del af Vejen til Materialgaarden, medens i øvrigt de paa Projektet viste Gader og Veje ikke indgaa i den paa samme opførte Arealfor-tegnelse. Med Hensyn til Banegaardens Beliggenhed er der ikke foretaget anden Forandring end den, der er nødvendiggjort ved den nu fastslaaede Beliggenhed for Hammelbanens Station, og ligesom tidligere er der forudsat tilvejebragt en Række Opstillingspor for Godstog langs de fra Aarhus H. udgaaende Banelinier, samt de fornødne Væssepor, Varehuspor m. v. Jordoverfladen i den Del af Mølleengen, som tænkes benyttet til Anlægget af selve Godsbanegaarden, ligger indtil 8 Fod over daglig Bunde, og Arealet agtes opfyldt til en Højde af ca. 11 Fod over daglig Bunde. Planumshøjden for de sammenløbende Banelinier fra Standerborg og Randers er udfør Godsbaneanlægget ca. 21 Fod over daglig Bunde, og der vil saaledes fremkomme en Højdeforstel mellem Banelinierne og Godsbanegaarden af c. 10 Fod. Denne Højdeforstel har man ved den foreliggende Plans Udarbejdelse søgt at udnytte i endnu højere Grad end Tilfældet var med det ældre Projekt, saaledes at den forholdsviis langsomme og bekostelige Rangering med Lokomotiv eller Hestekraft vil kunne indskrænkes til det mindst mulige. Der vil herefter kunne anlægges 3 Rangerhoveder, fra hvilke Vognene ad Rangespor med et Fald af 1:100 kunne løbe ned dels til Væsse- og Varehussporene, dels til de forskellige Sporgrupper, hvor de ordnes stræknings- og stationsvis.

Med Hensyn til Planens Enkeltheder skal man i øvrigt fremhæve følgende Punkter. Varehusene ere projekterede større end efter det ældre Forslag, og der er givet dem en

heldigere Velggenhed i Forhold til de om-  
liggende Gader. Remisen med Kulgaard  
m. m. forudsættes opført paa et højtliggende  
Areal udfor Randersbanens Station 50,  
hvorved der opnaas, at Junderingen vil  
blive billigere, og at de til disse Anlæg tid-  
ligere paaregnede Arealer kunne finde en  
henfigtsmæssigere Anvendelse til Spor, Læsse-  
veje m. m. Det bemærkes i Forbindelse her-  
med, at der er projekteret flere Læsseveje,  
og at der paa Grund af den fordelagtige  
Udnyttelse af Terrænet i alt vil kunne til-  
vebringes c. 90,000 løbende Fod Spor.  
Forbindelsen imellem Godsbanegaarden og  
Havnen vil komme til at gaa over den nu-  
værende Hovedstation og videre ad Havne-  
banen, paa hvilken der i Genhold til Lov  
Nr. 53 af 26de Marts 1898 anlægges et  
nyt Spor. Til Brug for Bognoverforselen  
imellem Hovedstationen og Godsbanegaarden  
tænkes anlagt 2 Forbindelsesspor, hvorved  
man tilfigter at undgaa de med en Benyt-  
telse i det nævnte Djemed af Hovedsporene  
mod Syd og Nord forbundne Ulemper. Lige-  
som efter det ældre Forslag er der i Nær-  
heden af Banegaarden Arealer egnede til

industrielle Anlæg og med Afgang til Spor-  
forbindelse.

Udgifterne til den eventuelle Godsbane-  
gaards Anlæg efter Forslaget i dets Helhed  
maa, bortset fra Ekspropriationsudgifterne,  
efter et foreløbigt Overslag ansættes til c.  
3 Millioner Kroner; dog vil det ikke være  
nødvendigt straks at bringe Spor anlæget til  
Udførelse i dets fulde Udstrækning.

#### Til §§ 3 og 4.

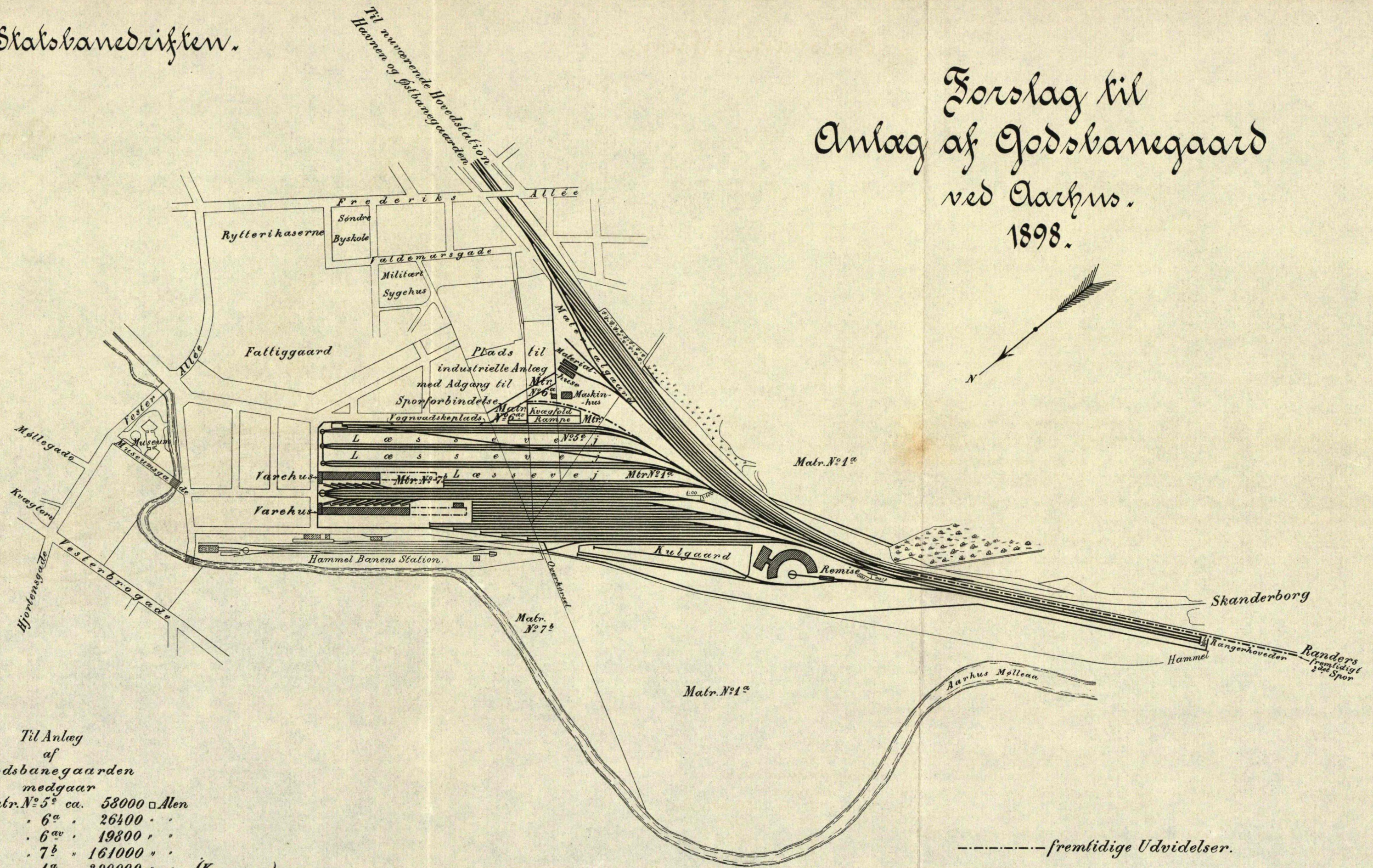
De i disse Paragraffer indeholdte Be-  
stemmelser ere tilsvarende til dem, som inde-  
holdes i de nyere Love om Statsbaneanlæg.

#### Til § 5.

De Udgifter, som Gennemførelsen af  
de i Lovforslagets § 1 Littr. b, c. og d.  
ommeldte Anlæg m. v. ville medføre, ere  
saa betydelige, at de ikke kunne afholdes af  
Statens ordinære Indtægter. Det er derfor  
foreslaet, at der gives Finansministeren en  
lignende Bemyndigelse som ved Jernbane-  
lovene af 8de Maj 1894 til Optagelse af  
Statslaan til Dækning af disse Udgifter.

Statsbanedriften.

Forslag til  
Anlæg af Godsbanegaard  
ved Aarhus.  
1898.

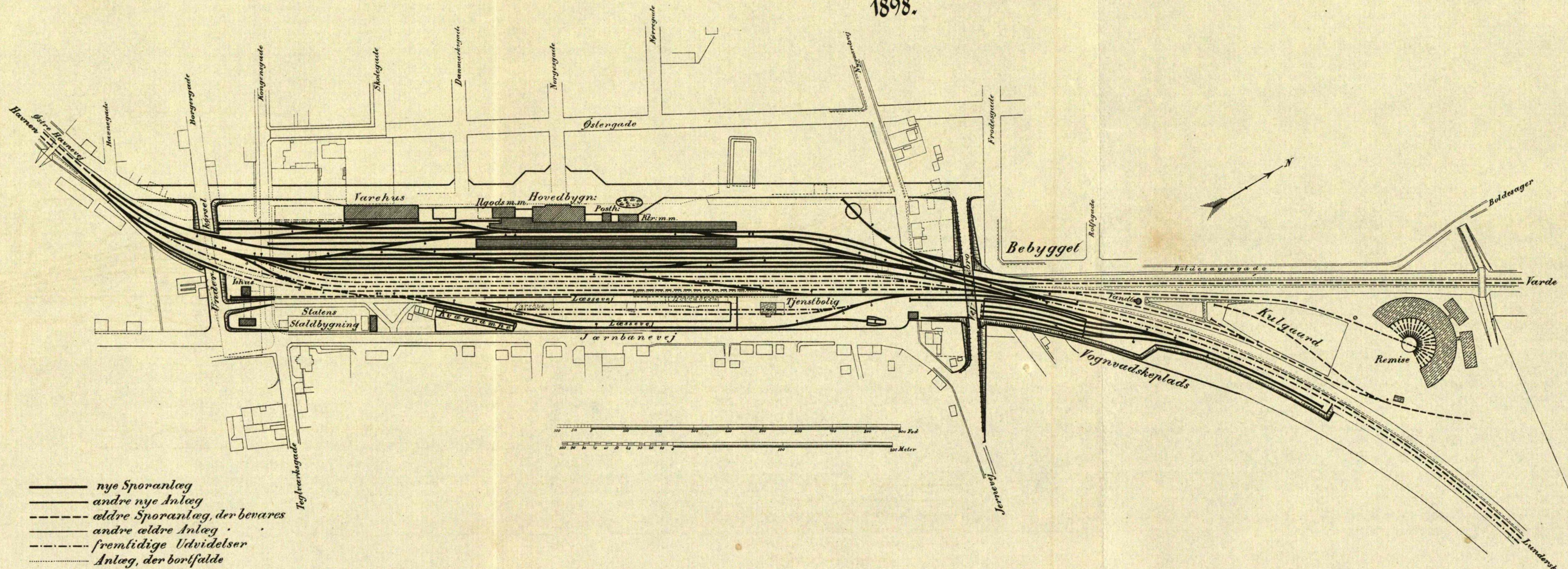


Til Anlæg af Godsbanegaarden medgaar

af Matr. N <sup>o</sup> 5 <sup>e</sup>	ca. 58000	□ Alen
" " 6 <sup>a</sup>	26400	" "
" " 6 <sup>av</sup>	19800	" "
" " 7 <sup>b</sup>	161000	" "
" " 1 <sup>a</sup>	290000	" (Kommunen)
I alt ca. 555200		□ Alen

Statsbanedriften.

Esbjerg Station.  
Forslag til Udvidelse.  
1898.



- nye Spor anlæg
- - - andre nye Anlæg, der bevares
- - - andre ældre Anlæg
- · · fremtidige Udvidelser
- · - Anlæg, der bortfalde

## XCV.

## Forflag til Lov

om

## forfællige nye Statsbaneanlæg paa Sjælland.

(Fremfat i Landstinget den 25de Januar 1899 af Indenrigsminister Vardenfleth.)

## § 1.

Indenrigsministeren bemyndiges til for Statskassens Regning at lade foretage følgende Foranstaltninger for Statsbanerne paa Sjælland:

- a. Anlæg af et nyt Centralværksted i Kjøbenhavn for Statsbanernes Maskinafdeling.
- b. Anlæg af et andet Dobbeltspor paa Banestrækningen Hellerup—Klampenborg i Forbindelse med en Udvidelse af Hellerup og Charlottenlund Stationer.
- c. Udvidelse af Korsør Statsbanestation (if. Lov Nr. 83 af 11te Maj 1897 § 1).

Til disse Foranstaltninger kan anvendes henholdsvis 4,430,000 Kr., 2,650,000 Kr., 1,335,000 Kr., tilfammen 8,415,000 Kr., herunder ikke indbefattet Ekspropriationsudgifterne, som ligeledes blive at afholde af Statskassen.

## § 2.

Den fornødne Ekspropriation af Grunde og Ejendomme til de i § 1 omhandlede Anlæg foretages i Henhold til Reglerne i Forordningen af 5te Marts 1845.

## § 3.

De for Statsbanerne erhvervede Grunde, der anvendes til de i § 1 omhandlede Anlæg, fritages, saa længe de benyttes til dette Djemed, for alle paa samme hvilende Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa Grundene opførte til Banerne hørende Bygninger indtil videre fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter. Brugen af stemplet Papir, eftergives i Henfænde til alle Overenskomster og Obligationer, der udfærdiges i Anledning af de i § 1 omhandlede Anlæg, hvorhos der for de Materialier, som anvendes til disse, kan tilstaaes Toldfrihed.

Foretagne Lovforflag m. m.

## § 4.

Til Dækning af de Udgifter, som ville medgaa til de i denne Lov § 1. ommeldte Anlæg — derunder indbefattet Ekspropriationsomkostninger — bemyndiges Finansministeren til at udstede og afhænde det fornødne Beløb i indenlandste 3 eller  $3\frac{1}{2}$  pCt. aarlig Rente bærende Statsobligationer, der skulle være uopsigelige fra Kreditors Side, men som fra 11te December Termin 1914 at regne kunne opsiges fra Statskassens Side med mindst 3 Maaneders Varjel.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

## Til § 1.

Til Lit. a. Planen til de nuværende kjøbenhavnste Bærksteder for Statsbanerne blev udarbejdet i Aaret 1863, paa hvilken Tid Jærnbanenettet kun omfattede de to Baner fra Kjøbenhavn til Korsør og Helsingør samt Sidebanen til Klampenborg; og hele det daværende Materiel udgjorde da kun 23 Lokomotiver og 451 Vogne, der præsterede en Trafikmængde svarende til 65,000 Lokomotivmil aarlig.

I Modfætning hertil vil det sjællandske Trafikomraade i 1899, efter at saavel Rystbanen som Slagelse—Bærskleebanen ere fuldførte, besidde et Driftsmateriel af ca. 189 Lokomotiver og ca. 2,400 Vogne.

At man ved Bærkstedernes Anlæg i 1863 umulig har kunnet forudsæ, endfige tage Hensyn til, en saadan Udvikling, ligger i Sagens Natur, og det maa derfor betragtes som et stort Held, naar det, om end med store Vanskeligheder, har været muligt at blive paa den gamle Plads, hvor Bærkstederne nu findes, uden at Forholdene allerede for længe siden ere blevne fuldstændig uholdbare.

Det har selvfølgelig i de forløbne Aar været nødvendigt at foretage forskellige Udvigelser af Bærkstederne, men de lokale Forhold have medført, at saadanne Udvigelser ingenlunde have kunnet foretages paa en rationel Maade — blandt andet fordi der altid maatte bevares saa meget som muligt af det gamle for ikke at hæmme Bærkstedernes Drift under Ombygningensarbejdet — og disse Udvigelser ere da ogsaa, særlig i de senere Aar, udførte med den Tanke, at de kun kunde tjene til midlertidig at afhjælpe de allerværste Ulemper, indtil en total Forandring af hele Planen lod sig gennemføre.

Følgen heraf er imidlertid bleven dette, at der er bygget for meget paa det indskrænkede Areal, saa at der mangler den tilbørlige Plads mellem de enkelte Bygninger og udenom disse til at opstille og bevæge Materiellet paa, ligesom Bygningernes uheldige indbyrdes Beliggenhed medfører store Omkostninger ved Materialernes Transport og betydeligt Tidsspilde under Arbejdet.

Hertil kommer, at de enkelte Arbejdsrum for en stor Del aldeles ikke egne sig til den Brug, der maa gøres af dem, idet de ere byggede til andre Djemed og ikke lade sig ombygge saaledes, at de med Held kunne benyttes til deres nuværende Bestemmelse. Disse Forhold gælde saavel Lokomotiv- som Vognværkstederne, og de ere saa meget mere forklarlige, som der i de senere Aar som bekendt er indført meget betydelige Forandringer saavel ved Lokomotivernes som Vognenes Konstruktion og hele Udstyrelse. For Vognenes Vedkommende kan saaledes anføres, at man kun til Nød er i Stand til at revidere de nu brugelige Voggievogne, men paa Grund af deres Længde ikke kan opmale dem i de kjøbenhavnste Bærksteder.

De foretagne Udvigelser og Forandringer have derfor i ingen Henseende kunnet befordre Økonomi i Bærkstedsdriften, og der bindes ved den nuværende Ordning en større Kapital under Driften end fornødent under hensigtsmæssige Forhold, hvor Materiellet ikke vilde behøve at undrages Trafikken saa længe som nu.

Hovedsagen er imidlertid, at man nu er naaet til Grænsen af, hvad der kan præsteres med de nuværende Bærksteder. De Forandringer, der stilles til Maskinafdelingen for at holde Materiellet i den til Driftens Brug foreskrevne Stand, ere allerede nu saa store,

at de kun med største Banffelighed kunne tilfredsstilles, og Banffelighederne ville i den allernærmeste Tid stige til Ulovertommelighed paa Grund af den stadig og stærkt stigende Trafik paa samtlige Banelinier.

Til Belysning af disse Forhold skal nævnes, at Driftsmateriellet for det sjælland — fælsterste Omraade paa det Tidspunkt, da de kjøbenhavnske Bærksteder fik deres sidste væsentlige Udvidelse, nemlig i 1885—86, udgjorde 69 Lokomotiver og 1634 Vogne af alle Arter, medens dette Materiel ved Udgangen af 1897—98 udgjorde 155 Lokomotiver og 2,283 Vogne af alle Arter.

Det Materiel, som i de senere Aar er anskaffet og som for Tiden er under Anskaffelse, burde for den væsentligste Del være henført under Københavns Bærkstedsomraade, og Materiellet for Sjælland — Fælster skulle derefter i 1899 omfatte 189 Lokomotiver og 2,400 Vogne af alle Arter.

Kjøbenhavns Bærksteder ville imidlertid være fuldstændig ude af Stand til at tilfredsstille de Forordninger, som derved ville blive stillede til dem.

De nuværende Krav have alt i længere Tid nødvendiggjort, at Bærkstederne i Aarhus maa træde hjælpende til med Udførelsen af en stor Del Arbejde for Københavns Bærksteder. Foruden at der ved disse Transporter over Banerne undrages Trafikken store Mængder af Driftsmateriel, ligger det i Sagens Natur, at det altid er forbundet med betydelige Ulemper, Tidsspilde og Bekostninger, at Reparationer skulle foretages i andre Distrikter end der, hvor Materiellet bruges, og desuden er Arbejdet efterhaanden blevet saa stort, at der begge Steder i de senere Aar har maattet arbejdes Dag og Nat for at overkomme det. En saadan Foranstaltning er imidlertid ikke alene befoielig for Driften, fordi der aldrig præsteres den samme Arbejds mængde i Nattimerne som om Dagen, og fordi der maa betales højere Priser for Natarbejdet, men den er fillige usforvarlig baade mod Bærkstedets overordnede Funktionærer og mod Arbejderne, hvis Arbejds evne udnyttes paa en saadan Maade, at det virker sløvende og nedbrydende. Saa danne Forhold taales derfor ogsaa kun en kort Tid i private Etablissementer, medens de her ere udviklede til en permanent Foranstaltning i en stor Del af Bærkstederne. Selv om man imidlertid gik over til et fuldstændig gennemført Dag- og Natarbejde i samtlige Bærksteder, vilde disse dog umuligt vedblivende kunne tilfredsstille Kravene, og en gennemgribende Forandring er derfor en Nødvendighed.

Det har været taget under Overvejelse, om der ikke ved Benyttelsen af de Arealer, som blive ledige paa Københavns Banegaard ved Godsbanegaardens Flytning til Terrainet ved Kalvebodstrand, maatte kunne tilvejebringes brugbare Udvidelser for de ældre Bærksteder. En Del af disse Arealer ville imidlertid blive nødvendige for Trafikken og maa inddrages under Personbanegaardens Udvidelse, og hvad der derefter bliver disponibelt, vil der blive rigelig Anvendelse for til Depotspor, Remiser, Kulgaarde og lignende Anlæg, som maa være i saa nær Forbindelse som muligt med Persontrafikken, og hvortil der allerede nu findes en ganske føielig Trang. De nuværende Lokomotivremiser ere nemlig langt fra tilstrækkelige til at optage det tilstedeværende Antal af Lokomotiver til Trafikkens Brug, og Forholdene ville derfor nødvendiggøre ganske betydelige Udvidelser af Remiserne, naar efterhaanden Lokomotivernes Antal vokser. Dertil kommer, at Manglen af Plads til Oplagring af Kul ved København medfører, at Kulprisen for Sjælland bliver højere, end den vilde blive, naar Mastinafdelingen kunde modtage sin Forhyning i København, hvortil Fragterne altid ere billigere, fordi der til Transporten kan anvendes større Skibe, og fordi der kan etableres mekaniske Foranstaltninger til hurtigere Løsning af disse.

Anvendelsen af nogle Arealer af den nuværende Banegaard til yderligere Udvidelse af de tilstedeværende Bærksteder vil tilmed umuligt kunne raade Bod paa de foran fremhævede Besværligheder ved disse, men vil snarere fremfalde endnu flere. Selv om man nedrev de uheldigt indrettede Bygninger og opførte nye af en mere hensigtsmæssig Indretning, vilde Bygningskomplekset dog fremdeles blive spredt uden den Forbindelse mellem Bærkstedernes enkelte Underafdelinger, som er en saa nødvendig Betingelse for at opnaa Besparelser i Driften og undgaa Ulemper ved Administrationen.

Hertil kommer, at det synes lidet hensigtsmæssigt at opføre udstrakte Bærkstedbygninger paa et i Byens Centrum beliggende Areal, hvis Verdi maa kunne regnes at være 30 à 40 Kr. pr. Kvadrat Alen.

I Henhold til de foran fremsatte Betragtninger synes ikke rettere, end at man tør se bort fra at søge en Løsning af Bærkstedforholdene i København ved fortsat Udvidelse og Ombygning af de nuværende Anlæg, og at man derimod bør gaa til at opføre fuldstændig nye Bærkstedsetablissementer paa en anden Plads. Det vil da være naturligt at følge det Projekt, som Kommis-

sionen af 8de Marts 1886 har fremsat i sin Betænkning angaaende Ordningen af Jernbaneforholdene i og ved Kjøbenhavn, hvorefter Værkstederne indrettes paa en Opfyldning i Kalvebodstrand Syd for og i Forbindelse med den nye Godsbanegaard, og det foreliggende Forslag støtter sig derfor i alt væsentligt paa dette Projekt. Benyttelsen af Grunden ved Kalvebodstrand frembyder flere Fordele. Blandt andet ville Værkstederne komme til at ligge bekvemt for Trafikken i Nærheden af den nye Godsbanegaard og i let Forbindelse med Hovedbanerne, og der vil ikke alene straks kunne staffles rummelig Plads til et rationelt indrettet Værkstedsanlæg men tillige være en Mulighed for at skaffe Arealer til en Udvidelse af Værkstederne i Tidernes Løb.

Med Hensyn til Værkstedsanlæggets Størrelse maa bemærkes, at denne er direkte afhængig af det Antal Lokomotiver og Vogne, som skal vedligeholdes i Værkstederne, samt at Materiellets Omfang staar i direkte Forhold til den Trafikmængde, udtrykt i tørte Lokomotiv- og befordrede Vognmil, som skal præteres i det paaagældende Værkstedsomraade. Værkstederne i Kjøbenhavn maa derfor beregnes paa at kunne vedligeholde det til det sjælland-falsterke Trafikomraade hørende Materiel paa en saadan Maade, at der maa antages at hengaa en længere Aarække, inden Udvidelser skulle være nødvendige.

Paa dette Grundlag ere de paaagældende Værksteder derfor projekterede, og de øvrige Bygninger ere afpassede i Størrelse og Indretning i Forhold hertil, idet Areal, hvor paa Værkstederne ere tænkt opførte, dels omfatter den Opfyldning i det skarpt afgrænsede Hjørne Syd for Godsbanegaarden, som tilvejebringes ved de i afvigte Rigsdagssamling bevilgede Midler, dels en supplerende Udvidelse af dette Areal ved hyderligere Opfyldning i Kalvebodstrand i Forbindelse med en Regulering af Terrainet op imod Enghavevej.

I saa Henseende henvises til det Oversigtskort og de Planer, ialt 7 Stk., som ville blive Rigsdagen tilstillede, nemlig:

Plan I. Situationsplan.

Plan II. Drejerværksted.

Plan III. Lokomotiv-Reparationsværksted med:

Sliberi,

Kontorer for Værkførere,

Waskerum og Garderobe for Arbejdere,

Værktøjsrum.

Plan IV. Vogn-Reparations- og Smedeværksted med:

Maskinmekkeri,

Kontorer for Værkførere, Waskerum og Garderobe for Arbejdere, Værktøjsrum.

Plan V. Smedje og Redelsmedeværksted, henholdsvis med:

Metaltstøberi,

Waskerum,

Kontor for Værkførere og med Stur til Plade-Blødeovn, Værksted til Bearbejdning af Redelrør,

Kobbermedeværksted,

Kontor for Værkførere.

Plan VI. Malerværksted med:

Værksted for Elektrikere,

Sadelmagerværksted,

Lakererværksted,

Waskerum,

Loft til Presenningværksted.

Plan VII. Kontor, Magasin, Redelhus m. m. omfattende:

Hjulbrejerværksted med Hjulilde,

Jærnmagasin,

Kontorbygning med Hovedmagasin,

Redel- og Maskinhus til Drivkraft og elektrisk Lys, med Badeanstalt,

Redel- og Maskinhus til Opvarmning af Malerværksted, med Rum til Tørring af Træ,

Marktetenteri.

Desuden er der projekteret Tjenstboliger for

1 Maskiningeniør, 1 Ingeniørassistent og 4 Værkmestre og Værkførere.

Af de paa Planerne angivne specificerede Oplysninger om Anvendelsen og Bestemmelsen for de enkelte Arbejdsrum m. v. i de forskellige Værksteder vil ses, at der ved Anlægget og Grupperingen er lagt ganske særlig Vægt paa at indskrænke Transportafstanden mellem Værkstederne indbyrdes saa meget som muligt. Overalt, hvor længere Transportlinier nødvendigvis maa anvendes, er der projekteret Arbejdsspor for lettere Transportvogne, og hvor der skal oplægges Varer og Materialier, der modtages pr. Jærnbanevogn, er der ført almindelige Jærnbanespor ind over Terrainet i Tilslutning til Hoved- og Rangeringssporene paa dette.

Abgangene til Terrainet ere dels Jærnbanesporene, der fra Godsbanegaarden føres ind Nord og Syd om Værkstederne, dels Bejen, der uden for Hegnet forbinder Enghavebejen med Rajen ved den nye Gasværkshavn. Gennem Portnerlogen dels i det nordvestlige Hjørne dels i Hegnets østlige Side ledes Jærdsfelen ind mellem Værkstedernes forskellige Bygninger.

Lokomotiv-Reparationsværkstedet er henlagt til det østlige Terrain, Vogn-Repara-

tionstværkstederne med det tilhørende Maler- værksted, Lakereri og Sadelmageri samt det elektriske Værksted til det vestlige Terrain, og imellem disse Bygninger findes de Værk- steder, der betjene begge Reparationsværk- stederne; nemlig Drejerværkstedet som en For- bindelsesbygning, samt Smedjen nærmest Bogværkstedet og Redelsmedjen med den sig- dertil sluttende Kobbersmedje og Rørværk- stedet nærmest Lokomotiv-Reparationsværk- stedet. I Midten af Bygningskomplekset er Hjuldrejerværkstedet samt Maskin- og Redel- huset med den dertil værende Badeanstalt anlagt.

Hovedmagasinet er henlagt til det østlige Hegn, for at Ubleerung af Varer kan fore- gaa bekvemt til Lokomotivremiserne paa Gods- banearealet og for at Indbringelsen af Varer til Terrainet ikke behøver at medføre, at fremmede komme ind paa dette, og i For- bindelse med dette Magasin er der tænkt Lokaler til Siftallering af Regnskabsvæsenet dels for Magasinet og dels for det betydelige Personale, der bliver beskæftiget i Værkstederne. Af praktiske Hensyn er der dog centralt i Byg- ningskomplekset og navnlig umiddelbart ved Redel- og Grovsmedeværkstedet etableret et Magasin for Fjern og grovere Varer.

Desuden findes en indhegnet Commer- gaard med Oplagsstue for Træmaterialier, samt forskellige Oplagsrum til gammelt Fjern og andet Affald. Ved Fordelingen af de enkelte Værkstedbygninger m. v. paa Ter- rainet er der taget ganske særligt Hensyn til fremtidige Udvidelser, og paa Situationsplanen er det saaledes vist med punkterede Linier, hvorledes der paa en Opfyldning Syd for det nu projekterede Anlæg i Tidens Løb vil kunne etableres et nyt Værkstedskompleks, der er lige saa stort som det første Anlæg samt tilmed saaledes beliggende, at det let kan faa Forbindelse med Havnen. Den an- tydede Havnekanal vil da ikke alene kunne tjene til Brug ved Materialiers Tilførsel til Værksteder og Remiser, — i hvilket Øjemed der er tænkt anbragt et mekanisk Kulløse- apparat — men er tillige egnet til Ligge- plads for Statsbanernes Dampfærger og Skibe, ved hvilke der da vil kunne udføres en Del løbende Reparationer.

Til Drivkraft i Værkstederne er tænkt anvendt Electricitet, udviklet ved Dynamo- maskiner, der drives af Compound Damp- maskiner med Kondensation, idet Vandet fra Kalvebodstrand benyttes. Det elektriske Cen- tral-Anlæg, der har sin Plads i det paa Plan VII viste Redel- og Maskinhus, om- fatter tillige de fornødne Foranstaltninger og Maskiner til elektrisk Belysning af hele Værk- stedsterrainet, Værksteds- og øvrige Byg-

ninger. I de enkelte Værksteder opstilles Elektromotorer, som skulle drive de indenfor den paagældende Bygning opstillede Værk- tøjsmaskiner, Skydebroer og Kraner m. v.

Anvendelsen af Electricitet som Drivkraft og til Belysning er ganske vist noget dyrere i sit Anlæg end Dampkraft og Gas, men efter grundige Undersøgelser vil den daglige Drift til Gengæld stille sig billigere end for anden Elementærkraft eller Belysningsmaade, og Electriciteten frembyder i andre Henseender saa mange Fordele, at man ubetinget maa foretrække denne Driftsmaade for nogen anden.

Endstønt alle de i det ældre Værksted paa Kjøbenhavns Banegaard tilstedeværende Værktøjsmaskiner ville finde Anvendelse i de nye Værksteder, har det dog været nødvendigt at paaregne Anskaffelsen af en ikke ringe Del nye Maskiner og Værktøj samt andre Foranstaltninger til Lettelse for Arbejdets hurtige og billige Udførelse paa den sikreste Maade. Særlig gælder dette Redelsmedjen, hvor samtlige Maskiner og Redskaber maa anskaffes fra nyt, idet der ikke i de ældre Værksteder findes Maskiner til Redelarbejders Udførelse. De mekaniske Anlæg i Redel- medjen ere derfor konstruerede efter de nyeste Fremskridt paa dette Omraade, og saaledes, at der til de enkelte Maskiner benyttes hydraulisk Kraft.

Ogsaa i hygiejnisk Henseende har man troet at maatte følge Nutidens Fremskridt og skaffe god Ventilation i Forbindelse med hen- sigtsmæssige Opvarmningsforanstaltninger i de forskellige Arbejdsrum samt gøre disse saa lyse og luftige som mulig, idet det derhos er tilstræbt at gøre Ulemperne ved Støv saa lidet følelige som muligt. Det skal saaledes nævnes, at der er projekteret en særlig Ven- tilation af Træarbejdnings-Maskinværk- stedet, hvorved de fine Spaaner bortuges og saaledes ikke blive til Ulempe for Arbej- dernes Sundhed.

Bekostningen ved Gennemførelsen af det her foreliggende Værkstedprojekt er gjort til Genstand for meget indgaaende Undersøgelser, og er, som det vil fremgaa af neden- staaende summariske Overflag, kalkuleret til ca. 4,430,000 Kr.

	Kr.
1. Jordarbejde, Rystfiring, Bej- anlæg og Hegn.....	297,000.
2. Spor anlæg, Drejefstiver m. m.	334,500.
3. Afbandings- og Kloatarbejder m. m. ....	40,000.
4. Vand- og Kondensationsled- ninger.....	27,600.

Alt overført... 699,100

	kr.
Oversørt . . . . .	699,100.
5. Gasledning . . . . .	6,000.
6. Bygninger (ekskl. Belysnings- og Opvarmningsarbejder) . . . . .	2,150,000.
7. Varme- og Ventilationsappara- rater . . . . .	96,500.
8. Elektriske Kraft- og Belys- ningsanlæg . . . . .	344,000.
9. Maskiner og Inventar . . . . .	1,110,000.
10. Flytning af Maskiner fra de ældre Værksteder . . . . .	25,000.
	<hr/>
	4,430,600.

Det specificerede Overslag vil blive Rigs-  
dagen tilstillet.

Til Lit. b. Efter Aabningen af Sernbanen fra Klampenborg til Helsingør har det vist sig, at den stærkt tiltagende Trafik paa Banestrækningen fra Hellerup til Klampenborg, som allerede forhen kun vanskelig bestredes med det tilstedeværende Dobbeltspor, ikke i Længden vil kunne fyldestgøres hermed. Den efter nævnte Banes Aabning indførte kombinerede Bester- og Østerbro Trafik, der til enkelte Tider naar en meget betydelig Størrelse, kræver derhos naturligt sine særlige Spor. At Anlægget af et andet Dobbeltspor paa Banestrækningen fra Hellerup til Klampenborg under alle Omstændigheder i en nærmere Fremtid vilde paatvinge sig som nødvendigt, tør derfor anses for utvivlsomt, men tvende Omstændigheder have medført, at man har anset det for rettest allerede nu at foretage et saadant Anlæg. Paa den ene Side gør den stærke Bebyggelse, som for Tiden finder Sted mellem Hellerup og Klampenborg, det særdeles ønskeligt at kunne sikre sig de til Anlægget nødvendige Grundarealer, inden disse ere stegne saa stærkt i Pris, at den eventuelle Ekspropriation af dem maatte blive altsor bekostelig; paa den anden Side vil Gennemførelsen af det hele Anlæg, paa Grund af de mange Interimsforanstaltninger, der maa træffes for ikke at hindre Driften af det nuværende Dobbeltspor, næppe kunne ske paa mindre end 3 Aar, og før Aaret 1902 vil man altsaa selv i gunstigste Tilfælde ikke være i Stand til at udnytte det nye Dobbeltspor. Dette er under den nuværende raske Udvikling allerede en ret fjern Fremtid, og en hyderligere Opsættelse vil formentlig let føre til, at Forholdene forinden ville vokse Banerne over Hovedet.

I Henhold hertil har man affattet nærværende Forslag, der støtter sig paa de af Overingeniøren for Statsbaneanlægene udarbejdede Planer og Overslag med Bilag,

som ville blive Rigsdagen tilstillede. Forslaget gaar ud paa at tilvejebringe et nyt Dobbeltspor paa Strækningen Hellerup—Klampenborg og samtidig at foretage de som Følge af dette Anlæg fornødne Udvidelser af Hellerup og Charlottenlund Stationer overensstemmende med vedhæftede 2 Projekter. Klampenborg Station vil derimod i alt væsentlig kunne bibeholdes i sin nuværende Stikelse.

Angaaende Enkelthederne ved Anlægene skal man i øvrigt oplyse følgende:

Anlægget af selve Dobbeltsporet er projekteret i Lighed med Rysfibanen, altsaa med Overbygning af 75 lbs. Staalstinner, og i det hele med de fra dette Baneanlæg indvundne Erfaringer for Dje.

Dobbeltsporets Beliggenhed i Forhold til den eksisterende Bane er valgt saaledes, at Banestrækningen Hellerup—Klampenborg efter dets Fuldbendelse vil fremtræde som normal 4-sporet Bane. I det man har bestrebt sig for at lægge de nye Spor paa den Side af de bestaaende, hvor Arealerhvervelsen maa antages at frembyde de færreste Vanskeligheder, er Resultatet blevet, at det projekterede andet Dobbeltspor er ført langs Vestfiden af det nuværende paa Strækningen fra Hellerup Station til Bregnegaarden (Syd for Charlottenlund) og fra Hylbegaardsvej i Ørdrup til Klampenborg, medens det paa den mellemliggende Strækning løber langs den bestaaende Banes Østside.

Det nye Dobbeltspor er som Regel tænkt liggende i Højde med det nuværende; kun paa Strækningen fra Nordenden af Charlottenlund Skov til Hylbegaardsvej har man, for at spare noget Jordarbejde, lagt Planum noget lavere og samtidig foretaget en tilsvarende Sænkning af de gamle Spor.

Som bekendt stæres det nuværende Dobbeltspor i Niveau af samtlige krydsende Veje, og for enkelte af disse Niveauoverførslers Vedkommende, f. Eks. Jægersborg Alle og Hellerupvejen, føles allerede nu de samme Ulemper for Publikum og for Banerne, som i de senere Aar have gjort sig saa stærkt gældende ved de kjøbenhavnske Niveauoverførsler. Udvidelsen af Banen til 4-sporet vil forsøge disse Vanskeligheder i saa høj Grad, at det maa anses for umuligt nødvendigt at fjerne Niveauoverførslerne for de stærkest befærdede Vejes Vedkommende. En saadan Løsning vil imidlertid kun kunne være tilfredsstillende lige i Øjeblikket; thi da man maa gaa ud fra, at Banen inden lang Tid vil ligge i et Terræn med fuldstændig Villa-

bebyggelse, og Trafikken baade paa Bane og Veje derfor vil være i stadig Stigning, vil Nødvendigheden af at affstafte de resterende Niveauoverførsler tidligere eller senere komme til Stede. Af Hensyn hertil og i Betragtning af, at en senere Fjernelse af Niveauoverførsler altid vil medføre større Gener for Trafikken og større Bekostning, end om den sker i Forbindelse med nærværende Anlæg, er Projektet baseret paa en fuldstændig Fjernelse af de nuværende Overførsler, der dels ere erstattede med Viadukter over eller under Banen, dels for nogle enkelte Vedkommende tænkt affstafte ved Ekspropriation.

Samtlige Viadukter over Banen ere projekterede som Stenbroer med overliggende Monierhvalvinger og Chausseret Kørrebane. Bredden af Viadukterne er normalt 30 Fod mellem Rækværkerne, dog gælder dette ikke Viadukten for Sægersborg Alle, der af Hensyn til Vejens Betydning er gjort 50 Fod bred.

Viadukterne under Banen ere byggede af Stenpiller med Jærnoverbygning.

I Forbindelse med Viadukterne er der langs disses Kamper foreslaaet Beklædningsmure paa saadanne Steder, hvor en Ekspropriation maatte antages at blive særlig kostbar. Det samme gælder et Par Strætninger af den frie Bane, hvor man ellers vilde skære stærkt ind i de tilstødende Grunde.

Angaaende de Udvidelsesarbejder som Anlægget af et andet Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg vil gøre det nødvendigt at foretage ved Hellerup og Charlottenlund Stationer, bemærkes følgende:

Ved Hellerup Station vil der udtræves en Omordning og Fjærgelse af Perronanlægene, saaledes at hvert af de 3 Nord fra kommende Dobbeltspor kan faa sine særlige Perronsider; dette vil medføre Anlægget af ialt 4 Perroner. Samtidigt har man for de 2 Hovedbaners Vedkommende anset det for rettest at gennemføre det fra Rystbanestationerne kendte Arrangement med 4 Spor mellem Perronerne, nemlig 2 Perronspor og 2 Gennemførselsspor.

For at kunne gennemføre denne Ordning har man maattet disponere over en større Del af den nuværende Godsplads, og det foreslaas derfor at tilvejebringe en ny Godsstation Syd for Personbanegaarden paa Areallet mellem Banelinierne til Østerbro og til Kørrebro. Et Godsarrangement paa dette Sted vil i flere Henseender frembyde Fordele; dels faar man Godsstationen liggende som en særlig Afdeling udenfor den egentlige Banegaard, hvad der bidrager til

at simplificere Sikkerhedstjenesten og derfor er af Betydning paa faa indviklet en Krydsningsstation som Hellerup; dels faar man, paa Grund af Arealets Beliggenhed mellem Hovedbanerne, en bekvem Forbindelse mellem de respektive Banelinier og Godsstationen, idet man ved at benytte det midterste Spor paa Personbanegaarden som Stationsspor for Godstog, kan komme til og fra Godsstationen uden at krydse for mange Togveje. Endelig er der paa denne Plads Mulighed for at erhverve et rigeligt Areal til fremtidig Udvidelse uden at gribe altfor forstyrrende ind i bestaaende Forhold. For Publikum vil der kunne blive en uhindret Afgang til Godspladsen fra Bejen gennem Viadukten ved Stationens Sydende, og yderligere Afgang vil med Tiden kunne staves mod Syd til de over Bogmandsmarken projekterede Gader.

I øvrigt er det paatænkt at opføre en ny og større Hovedbygning Øst for den nuværende og at tilvejebringe den fornødne Forbindelse mellem Perronerne ved at forlænge den eksisterende Persontunnel.

Ved Charlottenlund gaar Projektet ud paa at anlægge en særlig Station for det nye Dobbeltspor umiddelbart Øst for den nuværende. Denne Station er i øvrigt i alt væsentligt tænkt indrettet som den nuværende Klampenborgstation, der har vist sig særdeles hensigtsmæssig, og man har derfor projekteret en Midterperron med Afgang fra Sægersborgalle-Viadukten ved Stationens Nordende og en Vestre og Østre Sideperron, hver med sin Agangsvej ligeledes fra Sægersborg Alle. Den nuværende Ekspositionsbygning bibeholdes som Ventesalsbygning paa Midterperronen, medens en ny opføres paa Stationens østre Side. Til Forbindelse mellem de forskellige Perroner vil det være nødvendigt at anlægge en Persontunnel ligesom ved Klampenborg.

Godsstrafikken tænkes henlagt til et Areal langs Østfiden af den nye Station med Indførsel fra dennes østre Agangsvej.

Efter Overslaget ville Udgifterne ved selve Anlægget andrage ca. 2,650,000 Kr., der fordele sig i følgende Hovedposter:

	Kr.
Til Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab .....	25,000
— Forarbejde .....	312,000
— Skæring af Veje og Vandløb m. m. ....	780,000

Alt overføre... 1,117,000

	kr.
Oversført ...	1,117,000
Til Bandoftledning fra de sænkede	
Veje ved Hellerup .....	38,700
— Overbygning .....	462,800
— Banehegn .....	4,200
— Sporskiftesfikring, Telegraf,	
Mærkesien m. m. ....	125,000
Til Stationsanlæg:	
	kr.
Hellerup Stations Udvidelse .....	389,000
Charlottenlund Stations Udvidelse .....	311,000
Klampenborg Stations Udvidelse .....	20,000
	720,000
Til Administration og tilfældige	
Udgifter .....	182,300
	3 alt ... 2,650,000

Den forholdsvis høje Overslagssum fyldest vel for en Del de betydelige Biadukt-anlæg, men selv bortset herfra ville Anlægene medføre store Udgifter paa Grund af de Banfeligheder, der paa flere Punkter, særlig ved Stationerne, ere forbundne med deres Gennemførelse.

Til Lit. c. Følge det i Rigsdags-samlingen 1895—96 fremsatte Forslag til Lov om Tilvejebringelse af Dobbeltspor m. m. paa Baneforbindningen Røstilde—Korsør skulde der i Forbindelse med Etableringen af Dobbeltsporet iværksettes forskellige nærmere angivne større Udvidelsesarbejder ved Korsør Station.

Det Udvalg, der af Landstinget blev nedsat til Overvejelse af dette Lovforslag, stillede sig imidlertid i den af samme under 20de April 1896 afgivne Beretning (se Rigsdags-tidende for nævnte Aar, Tillæg B. Sp. 2025 ff.) tvivlende med Hensyn til Hensigtsmæssigheden af den til Grund for disse Udvidelsesarbejder liggende Plan, der som bekendt omfattede dels Tilvejebringelse af de i Anledning af Dobbeltsporanlægget ubetinget fornødne Spor med Tilbehør dels Anlæg sigtende til Afhjælpning af de føleligste Ulemper og Ufuldkommenheder ved Stationsanlægget i dets daværende Skikkelse.

Derimod tog Forslaget ikke Sigte paa ved sammes Sværksættelse at se tilvejebragt en gennemgribende Forbedring af Stations- og Færgehavnslanlægene, idet Hensynet til de med det hele Dobbeltsporanlæg forbundne store Befølgninger havde holdt Ministeriet tilbage fra Fremsettelse af Forslag til saa-

danne Forandringer og Forbedringer, der ihvorvel særdeles ønskelige, dog ikke paa det daværende Tidspunkt kunde betragtes som uomgængelig fornødne. Man indskrænkede sig altsaa til at opstille Kravet om Tilvejebringelsen af ændrede og forbedrede Stationsforhold under en saadan Form, at den givne Ramme for Stationsanlægget senere under Forholdenes Udvikling ikke stillede sig hindrende i Vejen for en yderligere Udvikling af Stationens Anlæg af alle Arter.

Udvalget udtalte imidlertid, at en Betragtning af Kortet turde udvise, at de nuværende Stationsforhold ved Korsør, hvis Grundlag er den i 1853 alene med den almindelige Dampskibsfart for Dje anlagte Station, hvortil knytter sig de i Aaret 1882 og senere Aar indrettede Dampfærgelejer med tilhørende Baneanlæg, give en lidet heldig Ordning, der, naar det ses haade fra Færnbane- og Dampskibstrafikkens samt fra Korsør Havns og Bys Standpunkt, næppe ville blive heldigere ved den projekterede Ordning, og hentydede til en delvis Flytning af Stationen, saaledes at denne blev i Stand til paa en heldigere Maade end hidtil at fyldestgøre de Krav, der efter den Udvikling, Forholdene have taget, kunne stilles til den.

Ved Lovforslagets Behandling i den følgende Rigsdagsamling blev Duffeligheden af at komme hen til en anden Ordning af Banegaardsforholdene i Korsør endnu stærkere fremdraget, og i den af vedkommende Landstingsudvalg den 15de Marts 1897 afgivne Betænkning (Rigsdags-tidende 1896—97, Tillæg B. Sp. 1593 ff.) paapegedes et bestemt Forslag til Løsning af Spørgsmaalet, idet det blev anført som Udvalgets Tanke, 1) at den nuværende Banegaard burde bevares i væsentlig usforandret Skikkelse som Godsstation, hovedsagelig for den lokale Trafik, 2) at Godsstrafikken til Færgerne burde lettes ved Sporanlæg til det nordre Færgeleje, og 3) at der ved det søndre Færgeleje burde opføres en mindre Station med Venteværelser og Billetkontor m. m. for de med Dampskibene og fra Korsør By og Omegn kommende rejsende, — idet man samtidigt forudsatte, at et nyt Færgeleje, sydligere beliggende end de nuværende, tilvejebragtes som indgaaende i den samlede Plan for Stationens Udvidelse og Omformning.

Udvalget antog derhos, at den bekvemme Afgang til og fra Færgerne for gennemgaaende rejsende herved i det væsentlige kunde bevares.

Et Mindretal i Udvalget foreslog i Betragtning af Faren ved at holde de nuværende 2 Dampfærgelejer saa anstrængt be-

nyttede, at en alvorlig Bristning af de normale Forhold paa et eller andet Punkt i et særlig spændt Øjeblik vilde kunne afdækkede komme en hel Kalamitet, at der øjeblikkelig burde strides til Anlæg af et nyt Færgeleje, og stillede tillige Forslag om at flytte Korsør Station til en Plads ved Dampfærgelejerne med skyldigt Hensyn til Dampskibsarten og saaledes, at der ved dens Anlæg toges det Hovedhensyn, at de rejsendes Afgang fra Toget til Dampfærgerne og omvendt blev saa bekvem som paa nogen Maade muligt.

Allerede under Udvalgets Behandling af Lovforslaget var der med Ministeriets Skrivelse af 17de December 1896 tilstillet Udvalget en Skitseplan til en Flytning af Stationen (Rigsdagstidende 1896—97, Tillæg B. Sp. 1607 ff.), udarbejdet i Henhold til de Udtalelser, som fandtes i den ovenfor anførte Beretning af 20de April 1896 og gaaende ud paa at flytte Stationens Hovedbygning til Terrainet udfor Havnens nordre Bolværk og en dermed følgende Forlægning af Dampskibenes Anlægsplads hen til samme Bolværk, hvorhos Skitseplanen forudsatte Anlæg af et 3die Færgeleje paa det foran anførte Sted Syd for de nuværende Færgelejer.

Gennemførelsen af denne Plan, der altsaa i sine Hovedtræk var i Overensstemmelse med Udvalgets Ønske, saaledes som dette var kommet til Orde i nævnte Beretning, var imidlertid fraraadet i Ministeriets ovennævnte Skrivelse, hvormed samtidigt fremsendtes en ny Plan til Forbedring af Forholdene paa Korsør Station, ved hvilken der i højere Grad end ved det oprindelige Forslag var taget Hensyn til Trangen til Afhjælpning af de Mangler, som Sporforholdene paa den ældre Del af Stationen frembøde.

Stønt der paa det daværende Tidspunkt altsaa forelaa 3 Planer til Forbedring af Stationsforholdene, blev det ved Lovforslagets endelige Vedtagelse fastslaaet, at Spørgsmaalet om Banegaardens Udvidelse skulde udskydes til nærmere Undersøgelse og senere Genoptagelse og Ordning ved særlig Lov (se Lov Nr. 83 af 11te Maj 1897 § 1 in fine).

Efter den saaledes foreliggende Anledning har en saadan Undersøgelse nu fundet Sted, og som Resultat af samme er fremkommen den vedhæftede Plan.

Som det vil fremgaa af Planen, er denne bygget paa det historisk givne og forudsætter et Driftssystem, der falder sammen med det nuværende, og da man saaledes ved Sagens yderligere Overvejelse i væsentlige Punkter har fjærnet sig fra de Antydninger og Ønsker, der ere fremkomne fra Rigsdagens

Side, skal man, forinden der gøres Røde for Forslagets Enkeltheder, fremsætte de Grunde, der i saa Henseende have været bestemmende for Administrationen, idet der til nærmere Forstaaelse henvises til den ovenfor nævnte Skitseplan, der paa ny vil blive tilstillet Rigsdagen, og som vel ikke kan betragtes som nogen fuldt udarbejdet Plan, men som dog formentlig i sine stiftesmæssige Træk er tilstrækkelig oplysende, saaledes at en Sammenholdning mellem de to Planer laeder sig udføre.

Angaaende den paa Skitseplanen af 1896 viste Stationshovedbygning, der muligens er noget større i sit Areal end af Landstingsudvalget forudsat, bemærkes, at naar Stationens nuværende Hovedbygning skal overgaa til andet Brug (Godstrafik), og en hel ny Hovedbygning opføres, vil det ikke kunne anses forvarligt at give samme, der vil komme til at gøre Tjeneste som Endestationsbygning for en for Landets Kommunikationsvæsen særdeles vigtig Banestrækning, en mindre Udstrækning eller anden Anordning end som paa Skitsen antydet, idet alle de til en saa vigtig Stations Brug hørende Lokaliteter af forskellig Art da maa samles her, medens man ikke deraf, at Stationen for nogle af de Trafikarter, til hvis Betjening den skal gøre Tjeneste, kun vil være at betragte som et rent Gennemgangssted, bør kunne drage den Slutning, at Stationens Lokaliteter kunne indskrænkes til alene at skulle gøre Fyldest for den relativt set dog ret indskrænkede lokale Trafik.

Ved Bedømmelsen af Hensigtsmæssigheden af en Station som den paa Skitsen angivne, altsaa beliggende paa Terrainet ved Havnens nordre Bolværk, maa man imidlertid som alt bemærket skelne mellem 3 ganske forskellige Trafikarter, nemlig:

Beltrafikken, Rieltrafikken og den lokale Trafik.

Hvad Beltrafikken angaar, vil det ses, at saafremt Togene med Beltrækkende skulde føres ind paa, henholdsvis ud fra, den ny paa Skitsen viste Station, maatte man give Afkald paa den bekvemme Afgang til og fra Færgerne, som Landstingsudvalget lagde saa stor Vægt paa, og som i Virkeligheden ogsaa er et ganske overordentligt stort Gode ved den nu bestaaende Ordning. De rejsende maatte føres til og fra Færgerne over Spor eller ad forholdsvist lange Omveje, modgaaende Strømme vilde paa Dage, hvor Trafikken var særlig stærk, mødes, og Rangeringen af Vogne, der skulde sættes om Bord eller i Land, hemmes og forsinkes. Ved Anlægget af overjordiske Forbindelser mellem Station og Lejer, (saaledes som antydet paa Skitsen) vilde disse Ulemper vel for en Del kunne

høves, men ikke uden at der fremkaldtes nye og ret væsentlige Indskrænkninger i de rejsendes Bekvemmelighed.

En Benyttelse af den flyttede Station paa den her omhandlede Maade — og saa for Veltraffikkens Tog — maa derfor paa Forhaand omtrent betragtes som udelukket. Da Togene derfor som hidtil maatte føres umiddelbart til og fra Færgerne, vilde en Flytning af Stationsbygningen som Følge heraf være uden nogen som helst Betydning for den gennemgaaende Veltrafik, den vigtigste af de tre nævnte Trafikarter.

Heller ikke for Trafikken til og fra Kiel vilde formentlig en ved Korsør Havns nordre Bolværk beliggende Station byde nogen som helst Fordel fremfor Veligheden af den nuværende Stationsbygning — tværtimod.

Tænker man sig de rejsende til Kiel ligesom delvis nu for Tiden betjente ved Hjælp af særlige Tog, der i øvrigt ikke staa i Belloverfartens Tjeneste og derfor føres umiddelbart til Stationen, vilde Forstellen mellem den nye og den bestaaende Ordning kun være den, at Station og Anlægsplads for Dampskibene vare flyttede fra Havnens østre til dens nordre Bolværk, men med væsentlig uforandret indbyrdes Veligheden.

Skulde de rejsende til Kiel derimod i Fremtiden — saaledes som delvis for Tiden er Tilfældet — befordres med Tog sælles for Kielerkibenes og Dampfærgernes rejsende, maatte de blive henvisste til enten at tilbagelægge Strækningen mellem Færgehal og Kielerkib til Fods, tildels vel over Spor, eller ved rebrousserende Togs føres fra Færgehallen til en Stationsperron, for saa vidt de ankomme med Tog til Korsør, eller omvendt hvis de skulle afgaa med disse.

Hvad endelig den lokale Trafik angaar, skal bemærkes: For lokale rejsende til Korsør, der forlade Togene i en Færgehal, vilde Forholdene blive ens, hvad enten Stationsbygningen flyttes eller forbliver beliggende, hvor den nu er. For rejsende, der benytte Kieler tog eller Lokaltog, vil den nuværende, nærmere ved Byen beliggende Stationsbygning være ulige bekvemmere for Ind- og Udflytning end en Station, beliggende ved Havnens nordre Bolværk. Dette kan saa meget mere siges, som Færdselen mellem Byen og en Station ved nordre Bolværk vilde komme til at krydse de ret stærkt benyttede Spor, der vedblivende maatte bevares som Forbindelse mellem Stationen og Bolværksporene langs Havnens østre Bolværk.

Alt i alt vil det af det her udviklede fremgaa, at der ikke stønnes at være Anledning til af Hensyn til nogen af de tre nævnte

Arter af Persontrafik at foretage en Flytning af Stationens Hovedbygning, og da der ej heller i jernbanetjenstlig Henseende kan ventes opnaaet nogen Fordel ved at faa Stationsbygningen flyttet nærmere ved Færgeetablisementet, hvis man da ikke samtidigt kunde se afhjulpet væsentlige Mangler ved den nuværende Stationsbygning under Hensyn til den Trafik, der nu er eller i Fremtiden kan ventes henlagt til samme — Mangler, der imidlertid ikke kunne siges at være tilstede — bør Tanken om Stationens Flytning formentlig opgives og det saa meget mere, som den vil kræve en meget betydelig Udgift, der for største Delens Vedkommende er at betragte som ren Merudgift ved Stationsudvidelsen, da en eventuel Flytning af Stationens Hovedbygning ikke i væsentlig Grad vilde kunne faa Indflydelse paa eller reducere Omfanget af de Anlæg, der uafhængig af Hovedbygningens Beliggenhed her eller der maa bringes til Udførelse for at sætte Korsør Station i Stand til at bestridе den alt til Stede værende eller i en nærmere overfluelig Fremtid forventede Trafik paa samme.

Yderligere skal bemærkes, at en Trang til Udvidelse af Varehusplads til Brug for Styfgodsstraffikken paa Stationen vel er til Stede, men at denne lader sig tilfredsstille paa en for lange Tider formentlig fyldestgørende Maade ved en Udvidelse og Omordning af det alt tilstede værende Varehus, jfr. nedenfor, medens man ved den nuværende Stationsbygning's Benyttelse i dette Dømed, foruden at der dertil vilde kræves betydelige og kostbare Bygningsforandringer, desuden vilde se Styfgodsstraffikken spredt til Bygninger. Dette vilde udkræve dobbelt Personale og Tilsyn, uden at man kan forudsette, at nogensinde den lokale Styfgodsstrafik i Korsør vilde kunne rejsediggøre en saadan Foranstaltning, der andetsteds maa benyttes, hvor Forholdenes Udvikling have krævet saadant, men som altid kun kan blive til Ulempe saavel for Banerne som for Publikum, hvor ikke Forholdene i øvrigt maatte kræve det som nødvendigt.

Endnu skal ansøres, at en Forlægning af Kielerkibenes Anlægsplads til Havnens nordre Bolværk vilde kræve, at Kajens Længde her maatte forøges, hvad der vilde medføre en ikke ringe Udgift, ligesom det ogsaa vilde blive nødvendigt, naar der sammentids skulde staves et blot nogenlunde roligt Leje for de paagældende Dampskibe, at der tilvejebragtes et Bølgebryderanlæg foran Havnens Indløb, paa hvilket Forhold det oven for nævnte Mindretal i Landstingsud-

valget i øvrigt henleder Opmærksomheden, idet man dog gik ud fra, at Bølgebryster, hvis Anlæg vilde blive særdeles kostbart, maatte kunne forudsættes tilvejebragt af Korsør Kommune.

Man skal herefter gaa over til en nærmere Beskrivelse og Motivering af de paa den nye Plan for Stationens Udvidelse viste Anlæg.

Som allerede anført er denne udarbejdet paa det ved Korsør Stations nuværende Indretning og Driftsmaade givne Grundlag, men tilfigter i højere Grad end de tidligere Forslag Tilvejebringelsen af en Afhjælpning af Manglerne ved hele det nuværende Stationsanlæg, da Trafikkens stadige Udvikling og den ved Dobbeltsporets Anlæg fremkaldte Mulighed for en særlig intensiv Toggang synes at maatte gøre det betænkeligt nu at løse Stationsudvidelsen begrænset til alene at omfatte de allernødvendigste Foranstaltninger.

Stationsanlægget kan deles i 3 Dele: Færgestationen, den ældre Station og Lokomotivstationen.

Med Hensyn til Færgestationen bemærkes, at de stete Underjøgelse have ført til Valget af en anden Plads for det nu absolut nødvendige nye Færgeleje end af Landstingsudvalget forudsat. Det nye Leje bør nemlig ikke anlægges som et Reservereje i den Forstand, at det kun agtes benyttet til Henlægning af en Færge, der er ube af Drift eller kun bruges i Ny og Næ; det maa tværtimod forudsættes benyttet hyppigt og bør da have en saadan Veligheden, at der langs samme kan opnaas tilstrækkelig Perronlængde og Sporlængde i dets umiddelbare Nærhed samt hensigtsmæssige Forbindelser til det alt bestaaende Færgeporanlæg.

Disse Formaal lade sig imidlertid kun opnaa ved at vælge Pladsen for det nye Leje paa den nordlige Side af det nuværende nordre Leje, medens derimod Pladsen Syd for søndre Leje vilde frembyde særdeles ugunstige Forhold i de nævnte Henseender, ligesom det ogsaa maa fremhæves, at de vanskelige Strømforhold og den knebne Plads gør det ganske utilraadeligt at indrette paa dette Sted et Færgeleje, som man ikke vil kunne undgaa hyppigt at finde Anvendelse for.

Ved Planens Udarbejdelse har man særligt haft for Øje at tilvejebringe størst mulig Frihed med Hensyn til Færgelejernes Benyttelse, saa at Tog kunne føres ind til, henholdsvis ud fra et Leje, uden at hindre samtidig Udsendelse, henholdsvis Modtagelse af Tog ved et andet Leje, ligesom der ogsaa fra Færgeetablisementet vil kunne affendes

eller til samme modtages Tog med korte Tidsmellemrum i samme Røretning.

En saadan Frihed i Benyttelsen er en væsentlig Betingelse for, at en intensiv Toggang overhovedet kan bestrides, uden at der fremkalder Forstyrrelser eller Forsinkelser i Togene's Gang.

I Overensstemmelse hermed er Sporgrupperingen foretaget, og ved Valget af Sporstifternes Plads samt ved Indlægning af blindt udløbende Rangerhoveder blandt andet paa begge Sider af den dobbeltsporede Bane mod Slagelse er Hensyn taget til en videst mulig Sikring af Togene.

Et Forhold, som ogsaa er af Betydning for den sikre Toggang, er Undgaaelse af Spor med for skarpe Kurver. Saaledes som Forslaget nu foreligger, vindes der væsentlige Forbedringer i disse Henseender, sammenlignet med de tidligere udarbejdede Forslag.

Den paa Planen viste Flytning af Halstovbanen paa en Strækning umiddelbart Nord for Stationen vil blive nødvendig ved Planens Udførelse.

Fra den oprindelige Plan for Korsør Stations Udvidelse er paa den nu foreliggende Plan genoptaget Forslaget om Halstovvejens Forlægning og Førelse over Banen ved en Vejbro, ligesom der ogsaa — som tidligere — er forudsat anbragt over Sporene ved Færgelejerne en Gangbro med de fornødne Medgange til de afbrudte Vejstykker af den nuværende Halstovvej og til Stationspladsen ved Færgeetablisementet.

Da Opførelsen af en Bygning med Ventesal og Billetkontor ved det nuværende nordre Færgeleje til Brug for lokale rejsende henhører til de Foranstaltninger, som ere indbefattede i de til det bevilgede Dobbeltsporanlæg hørende Anlæg, har det ikke været nødvendigt at optage nogen Bygning af denne Art paa nærværende Forslag.

Søfartsafdelingens Kulgaard er forudsat flyttet til ud for nordre Bolværk i Nærheden af Kielerstibenes nuværende Kulgaard.

Den ældre Station ligger, saaledes som gentagne Gange tidligere fremhævet, af en følelig Mangel paa Sporplads, og i Tilighed med det ovenfor omtalte Forslag af 1897 har man derfor tænkt sig ved Flytning af Stationens nuværende Remiseanlæg at skaffe Plads til de fornødne Depot-, Ranger- og Læssespor langs hele den oprindelige Stations østre Del, hvorved opnaas en Forbedring, der i ikke ringe Grad vil komme ogsaa de lokale Forsendere til Gode, idet Læssespor og Læsserveje for de vognladningsvise Forsendelser ville kunne gives en passende Ud-

strækning og en for Byen og dens Opland bekvem Beliggenhed langs Halkovvejen med fortrinligt beliggende Ind- og Udkørsler fra Vejen til Godspladsens Læsespor.

Hotel „Store Belt“ er, ligesom i de tidligere Forslag, forudsat erhvervet, for at de deri værende Lokaler kunne tjene til Erstatning for de Opholds- og Overnatningslokaler til Brug for Togpersonalet, der gaa tabt ved Stationens Forandring.

Pladsen mellem Kielerfibenes Anlægsplads og Stationens Hovedbygning er forudsat overdækket, og Toldesterslynslokalet, der for Tiden har en for de reisende ubekvem Beliggenhed i Stationens Varehuses nordre Ende, er paatænkt henflyttet til en særlig opført mindre Bygning paa denne Plads, altsaa beliggende netop der, hvor de reisende maa passere paa Vejen fra Skibet til Stationen og det ved dens Perron holdende Tog, der skal føre dem videre.

Et gennemgaaende 3die Havnespor er forudsat tilvejebragt langs Havnens østre Bolværk for at raade Bod paa de Ulemper, som fremkaldes ved den utilstrækkelige Sporplads paa dette Sted af Stationen.

Det nye 3die Havnespor er, som det fremgaa af Planen, tænkt ført igennem selve Varehuset for derved at undgaa en kostbar Flytning af dette. Bygningen vil derved blive omdannet til en lukket Godshal, idet den samtidig er tænkt udvidet i Bredderetning, dels for at skaffe Erstatning for den Plads, som Sporet vil komme til at optage i Bygningen, dels for at tilvejebringe et yderligere større Væghusrum end det, der ved Toldivisitationslokalets Bortflytning fra samme vil kunne paaregnes at blive indvundet. Til en saadan Udvidelse af Varehusrummet er der stærk Trang til Stede, idet dets nuværende Rum til Oplægning af Varer er utilstrækkeligt, saaledes at der kun ved Smødetommen fra Toldivæsenets Side — der midlertidigt har overladt Jærnbanen en Del af Toldivæserummet — hidtil har kunnet skaffes fornøden Plads.

Lokomotivstationen. Til Erstatning for de gamle Remiser, som i Genhold til det ovenfor anførte er tænkt nedrevne for at skaffe Plads til de fornødne Godsforanlæg m. m. langs den oprindelige Stations østre Grænse, er der forudsat opført en ny cirkulær Remise paa Terrainet mellem Banen, den ældre Taarnborgvej, der fremtidig bliver at tage i Brug ogsaa som Vej til Halkov, og den ovenfor omtalte Vejbro for Halkovvejen med tilhørende Vejramper. Antallet af Lokomotivpladser er tænkt betydeligt forøget i Sammenligning med de tidligere foreslåede Planer, da Trafikkens Udvikling har

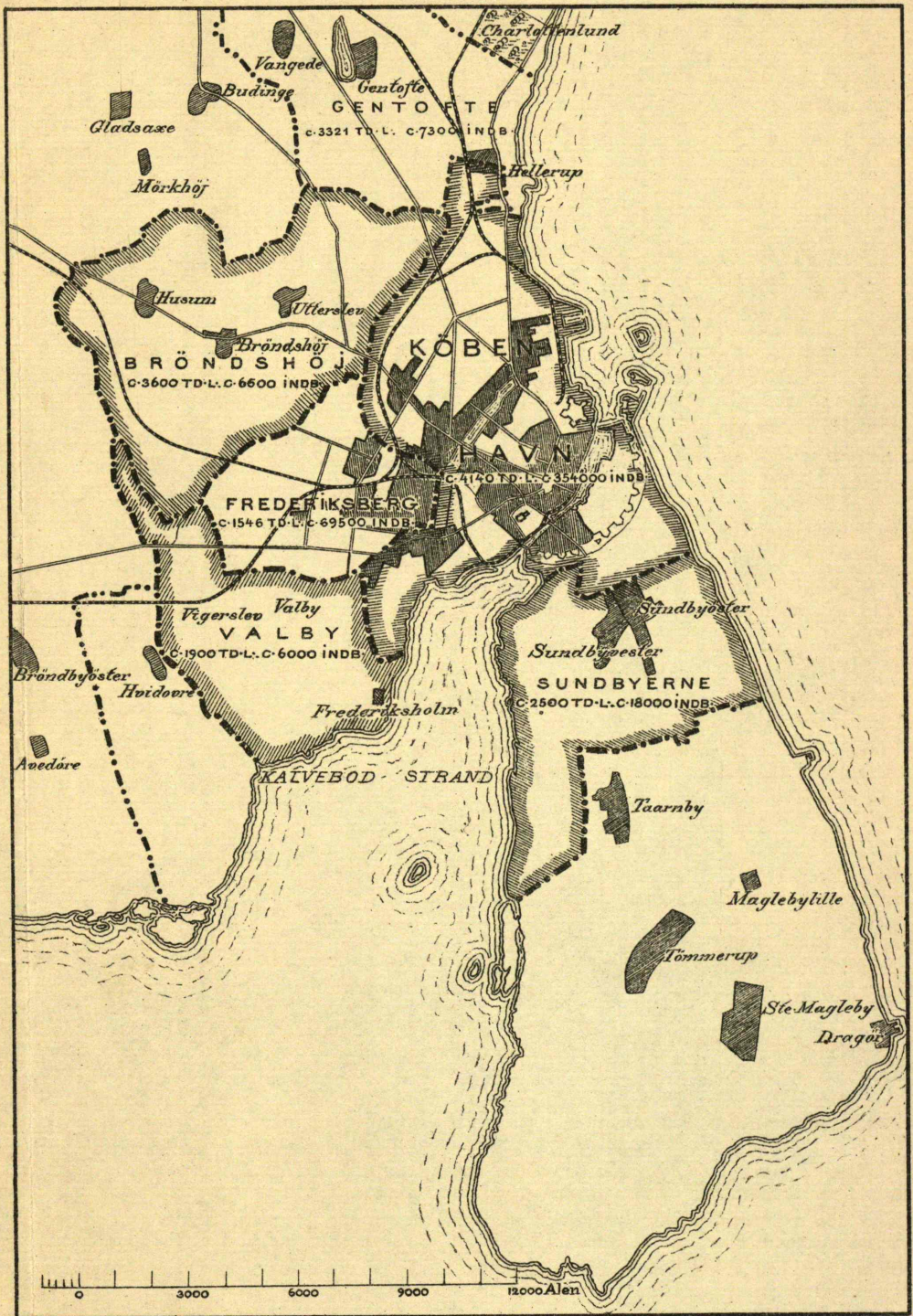
medført, at der fremtidig maa stationeres langt flere Lokomotiver i Korsør end hidtil.

S Forbindelse med Remiseanlægget er paatænkt opført et Vandtaarn med Vandrenseapparater, et mindre Værksted, et Magasin og de fornødne Dag- og Natopholdsrum for Lokomotivpersonalet — der helst maa have de for dem bestemte Lokaler i størst mulige Nærhed af deres Maskiner — for Depotarbejdere samt en Bolig for en Lokomotivformand. Maskinafdelingens Kulgård er tænkt flyttet til en Plads Nord for Vejbroens østre Kampe. En Plads Syd for Remisen vilde ganske vist være at foretrække, men vilde kræve betydeligt forøgede Ekspropriationsudgifter.

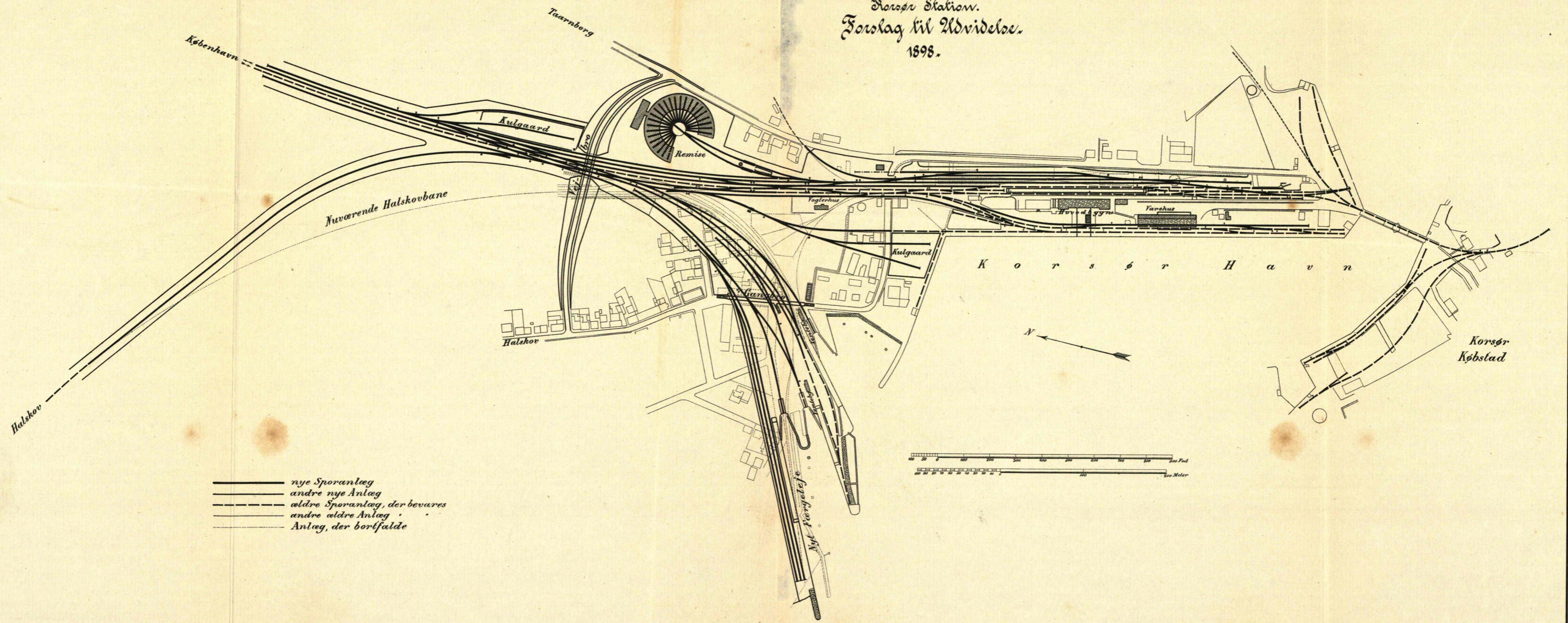
Som fælles for hele Stationsanlægget skal endnu nævnes Sporstiftestringsanlæg og elektriske Lysanlæg. Med Hensyn til Bestemmeligheden af at indføre elektrisk Belysning paa Korsør Station skal man tillade sig at henholde sig til de Bemærkninger desangaaende, der indeholdes i Indenrigsministeriets Skrivelse af 17de Februar 1897 til Landstingsudvalget, (Rigsdagstidenden for 1896—97, Tillæg B. Sp. 1613 o. flg.).

Udgifterne ved Stations- og Færgelejer-nes Udvidelse ville efter nedensstaaende Overflag udgøre i alt 1,335,000 Kr. foruden Ekspropriationsudgifterne.

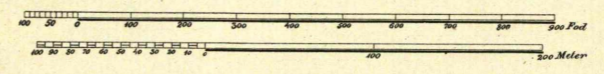
	Kr.
1. Banelegemet med Broer, Sten-	
kister m. m. . . . .	187,000.
2. Overbygning . . . . .	171,000.
3. Beje, Holdepladser, Overkørsler	
samt Hegn m. m. . . . .	20,000.
4. Bygninger . . . . .	321,100.
5. Udvendige Stationsanlæg . . . .	111,500.
6. Telegrafer: . . . . .	Kr.
Nyt Sporstiftestrings-	
anlæg inkl. Signal-	
huse . . . . .	105,000.
Flytning af Telegraf-	
og Telefonledninger . . . . .	5,000.
	110,000.
7. Havne, Broer og Bro-	
flapper:	
Et nyt Dampfærgeleje 260,000.	
Opudbring af Sejl-	
løbet ind til Damp-	
færgelejer: . . . . .	100,000.
	360,000.
8. Plantninger . . . . .	500.
9. Andre og uforudsete Udgifter ca.	53,900.
	1,335,000.



Korsør Station.  
 Forslag til Udvidelse.  
 1898.



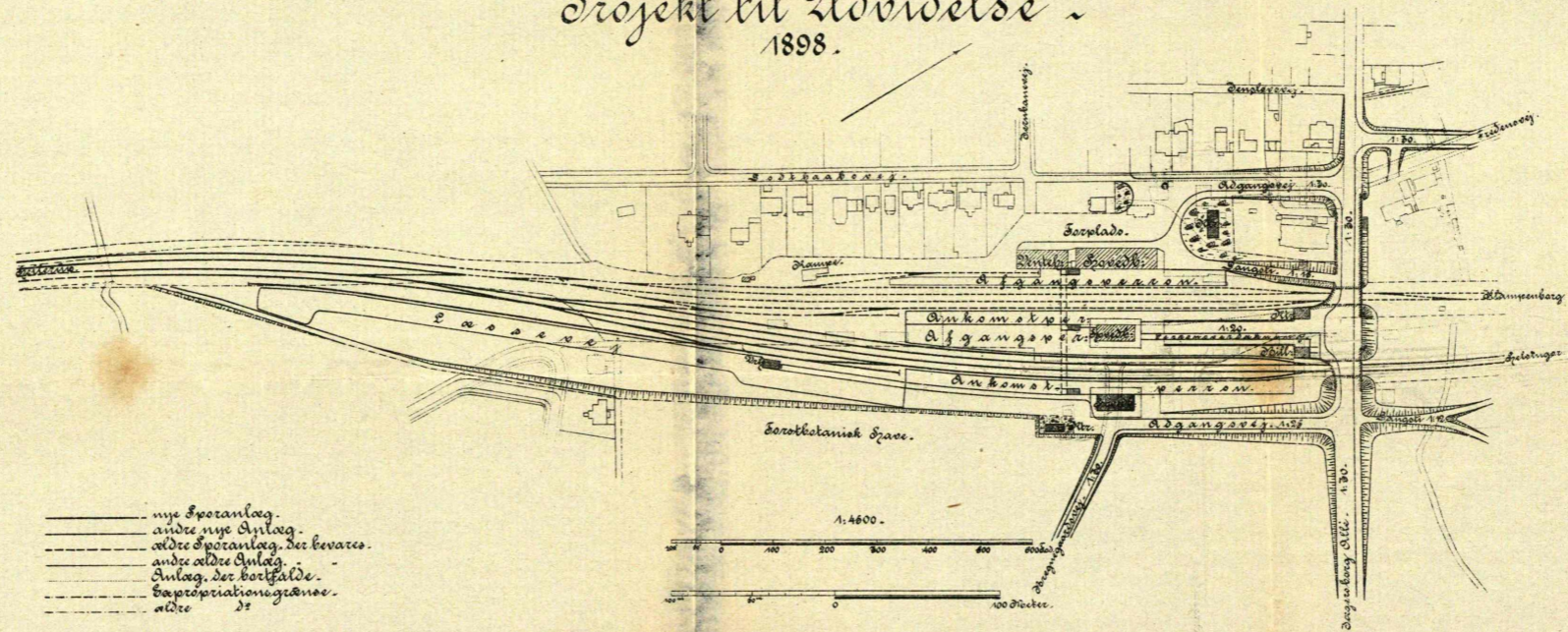
- nye Sporantæg
- andre nye Antæg
- - - ældre Sporantæg, der bevares
- andre ældre Antæg
- · · Antæg, der bortfalder



Statsbaneanlægene.

Charlottenlund Station.  
Projekt til Udvidelse ~  
1898.

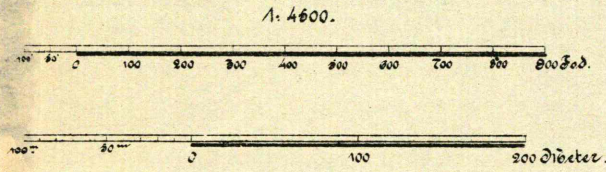
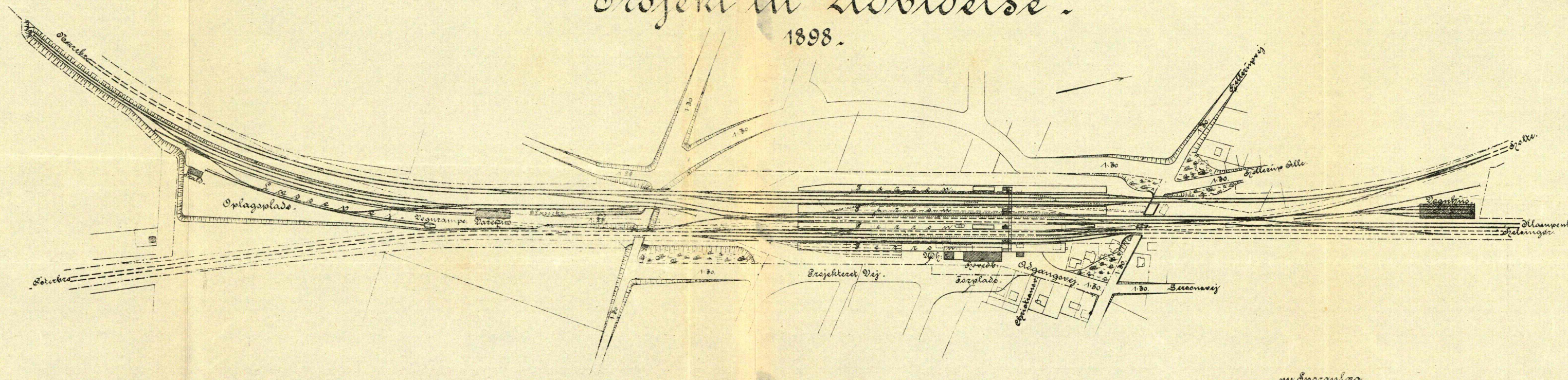
Skellerup-Klampenborg.



Statsbaneanlægene

Spellerup Station.  
Projekt til Udvidelse.  
1898.

Spellerup - Klampenborg.



- ny Sporanlæg.
- andre nye Anlæg.
- - - - - ældre Sporanlæg, der bevares.
- - - - - Sporanlæg, der bortfalder.
- - - - - andre ældre Anlæg, der bevares.
- - - - - Anlæg, der bortfalder.
- - - - - ny Expropriationsgrænse.
- - - - - ældre " " " "

Der er ved Overflaget's Udarbejdelse taget Hensyn til, at der dels ved Loven af 11te Maj 1897 om Tilvejebringelse af Dobbeltspor m. m. paa Banestrækningen Roskilde—Korsør, dels ved Finansloven for Finans-aaret 1898—99 er bevilget Midler til nogle mindre Spor anlæg m. m. paa Stationen.

Til §§ 2 og 3.

De i disse Paragraffer indeholdte Bestemmelser ere tilsvarende til dem, som indeholdes i de nyere Love om Statsbaneanlæg.

Til § 4.

De Udgifter, som Gennemførelsen af de i Lovforslaget's § 1 ommeldte Anlæg ville medføre, ere saa betydelige, at de ikke kunne afholdes af Statens ordinære Indtægter. Det er derfor foreslaaet, at der gives Finansministeren en lignende Bemyndigelse som ved Jærnbanelovene af 8de Maj 1894 til Optagelse af Statslaan til Dækning af disse Udgifter.

1898

11

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland

(Se forhen sendte Udkast)

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland

Udgiftsberegning for de foreslåede nye Statsbaneanlæg paa Sjælland