

LXXVII.

Betænkning

over

Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Jylland og Fyn.

(Udgiven af Folketingets Udvalg den 24de Marts 1899.)

Først sent i Januar fremlagde Regeringen for Rigsdagen de sidste af 3 store Forslag om Udvidelsen af Landets Kommunikationsmidler. Den tidlige Fremkomst gør det lidet sandsynligt, at Forslagenes endelige Behandling i Tingene vil kunne naas inden Udgangen af denne Rigsdagssamling.

De betydelige Beløb, om hvilke der her er Tale, den delvise Forbindelse mellem Forslagene, særligt Hensyn til Trafikkens Deling ad de forskellige Veje og Landsdelenes berettigede Fordringer om ligelig Hensyntagen ved Kommunikationernes Udvikling, samt Midlernes Tilvejebringelse, ere Faktorer, der begrunde omfattende Overvejelser, til hvilke vidtløftige Oplysninger have maattet begæres hos Regeringen. Tillige vanskeliggøres Arbejdet derved, at end ikke de tre forelagte store Forslag kunne siges tilsammen foreløbig at danne Afslutning paa en Udviklingsperiode af Samfærdselsmidlerne, idet yderligere store Særnbaneanlæg forestaar, naar de derom nedsatte Kommissioner vil have endt deres Arbejder (se i øvrigt Bilag IV).

Derimod maa det indrømmes, at Forslagene om „Udvidelse af Esbjerg Statsbanestation“ og om „Erhvervelse af de til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus for-

nuværende Stationsplads i Esbjerg“ og om „Udvidelse af Stationspladsen i Esbjerg“ er af den art, at de vil kunne fremlægges i Tingene i den næste Rigsdagsamling. De to sidste Forslag, nemlig „Udvidelse af Stationspladsen i Esbjerg“ og „Udvidelse af Stationspladsen i Esbjerg“, er af den art, at de vil kunne fremlægges i Tingene i den næste Rigsdagsamling. De to sidste Forslag, nemlig „Udvidelse af Stationspladsen i Esbjerg“ og „Udvidelse af Stationspladsen i Esbjerg“, er af den art, at de vil kunne fremlægges i Tingene i den næste Rigsdagsamling.

„nødne Arealer“ ikke staa i umiddelbar Forbindelse med fornævnte almindelige Udvikling af Systemet, og naar et Flertal indstiller, at disse to Forslag fremmes snarest mulig, begrundes dette for den første Sags Bedømmende derved, at det uden Stationspladsens snarlige Udvikling vil være Statsbanerne umuligt at fyldestgøre sine Forpligtelser over for den overordentlige og vedvarende Stigning af Trafikken over Esbjerg og Esbjerg Havn, og for den anden Sags ved Muligheden af at erhverve de paagældende Arealer, forinden Spekulationen yderligere har forhøjet Grundpriserne.

Med Hensyn til Planen for Esbjerg Stations Udvidelse er der som bekendt i Tinget indbragt et ved privat Initiativ udarbejdet fra Regeringsplanen væsentlig afvigende Forslag. Det stiller Godsbanegaarden fra den nuværende Stationsplads og henlægger den i Nærheden af Havnen. Udvalget har angaaende dette Forslag æftet Ministeriets Mening og har som Svar modtaget Skrivelse af 14de Februar 1899, der findes hoshæftet (Bilag I.) og i hvilken Ministeriet af deri udviklede Grunde tager fuldstændig Afstand fra samme som uhensigtsmæssig og alt for kostbar.

Med Hensyn til Regeringens Forslag have Deputationer fra saavel næringsdrivende Borgere og Ejendomsbefiddere i Esbjerg som fra selve Byraadet henvendt sig til Udvalget med Andragende om at fremme Regeringens Plan, dog med enkelte Forandringer. Der henbistes saaledes til det formentlig ubillige i, at Regeringsforslaget fordrede en direkte Udelse af 40,000 Kr. af Esbjerg By for ved Viadukter at sætte den i Forbindelse med Omverdenen, naar man ved den foreslaaede Udvidelse af den indhegnede Stationsplads fuldstændigt spærrede for Færdslen fra og til Byen ad de østlige Gader, særlig ved Lutningen for Kongensgade.

Kongensgade er Byens vigtigste Færdselsaare med Omlandet og dens smukkeste Gade; langs denne og ud fra denne Gade er Bebyggelsen foregaaet. Regeringsforslaget lukker af for den og henlægger Færdslen ud og ind af Byen til en Viadukt under Banen i Fortsættelse af en Sidegade, Borgergaden. Udvalgsmedlemmer have ved Selvsyn overbevist sig om det berettigede i denne Anse, og naar Flertallet dog indstiller Regeringsforslaget til Fremme, er det under den Forudsætning, at Ministeriet vil høre Esbjerg Byraad angaaende Planen, og at denne saa vidt muligt gennemføres paa tjenligste Maade for Byen og da saaledes, enten at Forbindelsen mellem By og Land ad Kongensgade opretholdes; som nu, ved Overførsel i Niveau af Banesporene eller ved Viadukt over eller under Banesporene eller, for saa vidt, en Viadukt under Sporene nødvendig maa henlægges til Enden af Borgergade, at da denne Viadukt sættes i Forbindelse med Kongensgade saaledes som antydet i hoshæftede Uffskrift (Bilag III.) af Udvalgets Skrivelse til Indenrigsministeriet af 9de Marts 1899 og sammes Svarskrivelse af 6te Marts 1899, i hvilken sidste Generaldirektoratet anerkender Muligheden af, uden stærkt forøgede Omkostninger at kunne sætte en Tunnel ud for Borgergade i nogenlunde bekvem Forbindelse med den afrundede Ende af Kongensgade.

I Henhold hertil har Flertallet stillet efterfølgende Endringsforslag, der gaa ud paa, at de 40,000 Kr., hvilke Regeringen for-

drede som Tilskud fra Esbjerg By, bortfalde og Statskassens Bidrag derved forøges.

I Vighed med, hvad der er fordret andetsteds ved Udvidelse af Stationer, bør det paalægges Aarhus By, som særlig har ønsket en ny Godsbanegaard henlagt paa den foreslaaede Plads, at bidrage til Erhvervelsen af Areallet med Halvdelen af Omkostningerne, Endring Nr. 7.

Medundertegnede, Hammerich, tiltræder vel den gjorte Indstilling, men kan dog ikke slutte sig til Flertallets Forslag om, at § 5 skal udgaa.

Et Mindretal (Bluhme) har ment, at Billighed taler for, at Staten til det Bejlanlæg, som fordres langs Esbjerg Stations Vestside, bidrager saa meget, som Ekspropriations- eller Købesummen kan blive for et 4 Alen bredt Bælte langs Stationen. Mindretallet henviser i saa Henseende til Bilag II., en Overenskomst mellem Byen og Statsbanerne, der angaar et 4 Alen bredt Bælte, som af Banerne skulle afstaaes, paa visse i Overenskomsten fastsatte Betingelser, for at Banerne kunde faa en for disse nødvendig Vej langs Stationspladsen.

Som Regeringsforslaget foreligger, er denne Overenskomst fuldstændig strøgen. Desuden vil Statsbanerne ved ikke alene at benytte disse 4 Alen til Stationsplads men ved yderligere at indtage ny Grund ind mod Byen, forbyde det Areal, som Esbjerg By maa ekspropriere til Bejen, og samtidigt aldeles intet bidrage til samme, uagtet den er lige saa nødvendig, hvad der fremgaar af Overenskomsten, for Banerne som for Byen. Særlig er den nødvendig for Stationens Forbindelse med Omlandet, hvorfra Færdselen netop behøver denne Vej, saa snart Banen lukker for Byen og kun tilsteder Udgang ad de foreslaaede to Viadukter.

Mindretallet (Bluhme) stiller derfor Endringsforslaget under Nr. 8.

Ændringsforslag:

Af Udvalget:

Til § 1.

1) ad a og b udgaa.

2) ad „c og d“ rettes til: „a og b“

Til § 2.

3) I 1ste Linie rettes Ordene „b og c“ til „a“, og Ordene „de“ og „Foranstaltninger“ forandres til: „den“ og „Foranstaltning“.

4) I 2den Linie udgaa Ordene: „henholdsvis 6,000,000 Kr. og“, og Summen „810,000“ forandres til „850,000“.

5) I 3dje Linie udgaa Ordene: „under c“.

6) I 5te Linie udgaa Ordene: „hder et Tilskud af 40,000 Kr. og“.

7) Der tilføjes et nyt Stykke: „Den i § 1 b anmeldte Erhvervelse gøres afhængig

Alberti.

N. Andersen.

S. C. Christensen,

N. Clausen.

Formand.

S. Jensen (Rbhv. 10. B.).

L. Jensen.

Rørdam.

Sloth.

af at Aarhus By hder et Bidrag lig Halvdelen af Omkostningerne.”

Af et Mindretal (Bluhme):

8) Sidste Linie: Efter „Frodesgade“ tilføjes „idet dog Staten deltager i Ekspropriationen af samme, for saa vidt angaar en 4 Alen bred Strimmel langs Stationen.“

Af Udvalget:

Til § 3.

9) 1ste Linie: „b, c og d“ rettes til: „a og b“.

Til § 4.

10) I 1ste og 6te Linie rettes „b, c og d“ til: „a og b“.

Af Udvalget undtagen Hammerich:

11) § 5 udgaa.

Af Udvalget:

12) I Titlen udgaa Ordene: „og Fyn“.

Bluhme,
Ordfører.

Bønløkke.

C. Hage.

Hammerich.

Krabbe.

S. Madsen.

A. Thomsen.

Bilag I.

Judenrigsministeriet.

Kjøbenhavn, den 14de Februar 1899.

Hosfølgende til Ministeriet indkomne, ad privat Vej udarbejdede Plan med Bilag til Anlæg af en ny Person- og Godsbanegaard i Esbjerg skulde man, idet man vedlægger en fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften over Sagen indhentet Erklæring, tjenstlig tilstille det ærede Udvalg.

Bardenfleth.

Fr. Mortensen.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Sylland og Fyn.

Generaldirektoratet
for
Statsbanedriften.

Kjøbenhavn V., den 9de Februar 1899.

2 Bilag.

Ved Skrivelse af 4de ds. — S.-Nr. E 269 — har Ministeriet forlangt Generaldirektoratets Ytringer i Anledning af den med tilhørende Bilag hoslagt tilbagefølgende til Ministeriet direkte indkomne ad privat Vej udarbejdede Plan til Anlæg af en ny Person- og Godsbanegaard i Esbjerg.

Saaledes foranlediget skal Generaldirektoratet tillade sig at at fremkomme med følgende Bemærkninger:

Forslaget gaar i sine Hovedtræk ud paa:

1) at bevare og omdanne Esbjergs nuværende Stationsplads til Brug udelukkende som Personbanegaard,

2) at tilvejebringe en særlig Godsbanegaard i østlig—vestlig Retning langs Stranden Øst for Esbjerg Havneplads, samt

3) ved et fuldstændigt Ny anlæg at tilvejebringe en dobbeltsporet Forbindelsesbane mellem disse tvende særlige Banegaarde.

En Deling af Banegaardsanlægene, saaledes som Planen viser, vilde imidlertid forudsætte, naar en rationel Drift skulde gennemføres, en tilsvarende Deling af Trafikken, altsaa de nuværende blandede Togs Erstatning med rene Godstog og rene Persontog.

Allerede i en nærmere Fremtid at gennemføre en saadan Deling af Trafikken paa den nyeste Vest- og Sydbane, alene under Hensyn til de Krav Tilvejebringelsen af et særligt Stationsarrangement i Esbjerg i Overensstemmelse med Forslaget vilde stille, maatte betragtes som en efter Forholdene ikke tilstrækkelig motiveret, for Driften særdeles kostbar Foranstaltning. — I hvert Fald synes Spørgsmaalet om de blandede Togs Afstæffelse paa de nævnte nyeste Banestrækninger at burde finde sin Afgørelse paa Grundlag af ganske andre Forhold end Hensynet til en enkelt Stations særlige Indretning. — Alt synes at tyde paa — som ogsaa omtalt i Beskrivelsen — at det er Forslagsstillernes Tanke, at Godstogene skulle føres ned til selve Godsbanegaarden og atter udgaa derfra. — Alle Godsvogne, hvad enten de vedrøre Esbjerg By Lokalt og Esbjerg Havnetrafik eller kun passere Byen paa Vejen fra Sydbanen til Vestbanen eller omvendt, maatte altsaa føres ad den ny Forbindelsesbane til og atter fra den lavt liggende Godsbanegaard, der vil komme til at ligge henved 28 Fod lavere end den nuværende Station, men at dette vil repræsentere et Spild af Arbejdskraft og en unødigt Kraftanvendelse af ikke ringe økonomisk Betydning turde være indlysende.

Sagen stiller sig saa meget mere betænkeligt, som en Bane med de Stigningsforhold (1 : 100) og de Krumningsforhold (skarpeste Kurveradius ca. 760'), som Forslaget forudsætter, og som næppe lader sig forbedre væsentligt, daarligt egner sig til Brug for Sydbanens og Vestbanens lange og tungbelæstede Godstog, der for den sidstnævntes Vedkommende er ordnede under Hensyn til at denne Bane kun har Maksimalstigninger af 1 : 200 paa Linien til Holstebro, medens den førstnævnte har Maksimalstigninger af kun 1 : 150 paa hele Sydbanen mellem Esbjerg og Fredericia.

Det vilde derfor vistnok blive nødvendigt, hvis man ikke vilde indskrænke Godstogenes Længde mellem Holstebro over Esbjerg til Fredericia alene af Hensyn til Stationsforholdene ved Esbjerg, at foretage en Opløsning af samme forinden deres Transporter over det ny Forbindelsesspor.

Det vil i saa Henseende være misvisende at anstille en Sammenligning mellem den foreslaaede Forbindelse og det alt bestaaende Esbjerg Havnespor, saaledes som af Forslagsstillerne forjagt, idet den nuværende Havnebane kun befares af særlige Havnetog, hvis Længde og Bremseseerne altid kunne afpasses efter de stedlige Forhold, medens den ny Forbindelsesbane vilde komme til at indgaa som Led i den som nævnt med langt gunstigere Stignings- og Krumningsforhold udfyrede Syd- og Vestbane.

Hertil kommer, at den foreslaaede Godsbanegaard næppe uden uforholdsmæssige Omkostninger kan gives en saadan Længde i den vestre Ende, at Godstogene kunne løbe ind og ud uden at belejre Havnepladsen.

Som Forslaget foreligger med ca. 1,000 Fod Sporlængde liggende Vest for Forbindelsesbanens Sporstikforbindelser med Godsbanegaarden og med kun 2 højtliggende Rangerspor paa selve denne Banegaard vil der langtfra hverken i Retning af Sporlængde eller Sporantal kunne forudsættes at være tilvejebragt blot nogenlunde gunstige Villkaar for Togenes Opløsning og Sammensætning paa den ny Godsbanegaard; og vilde man forlange de i Vest udløbende Rangerhoveder, vilde man ved alle Rangeringerne komme til at overstære i Niveau den vigtigste Færdselsvej til og fra Havnen, et Forhold man jo ellers selv med store Opofrelser søger at undgaa.

Selv om man maa indrømme Berettigelsen af Forslagsstillerne's Opfattelse af, at den langt overvejende Del af de til Esbjerg indgaaende eller herfra udgaaende Godsforsendelser vedrøre Havnetrafikken, medens kun en forholdsvis mindre Del sker til og fra Byen lokalt, kan man dog ved en By, der som Esbjerg er i stærk Udvikling, formentlig ogsaa i industriel Retning ikke fratende den lokale Godsbevægelse en ikke ringe Betydning og da navnlig ikke en ringe Interesse for Byen selv. — En Henlæggelse af alle Godsspor og Varehuse til den langt liggende Strandkant med dens mere affides Beliggenhed fra Byen end den nuværende Stationsplads, vilde for Byen som for Banerne repræsentere en Ulempe af den alvorligste Art, idet enhver Transport af Gods mellem Byen og Godsbanegaarden maatte bringes over den store indbyrdes Højdeforskel. — I øvrigt skal bemærkes, at naar Forslagsstillerne have tænkt sig paa den ny Godsbanegaard opført foruden et Varehus til Byens lokale Behov, beliggende Nord for Godsbanegaarden, desuden et Havnevarehus beliggende Syd for samme Godsspor, indser man ikke rettere, end at en saadan Beliggenhed af et egentligt Havneparhus, langt fjernet fra Havnens Boldværker, maa betragtes som i høj Grad ueheldigt. — Sluttelig skal nævnes, at den egentlige Afgangvej til Godssporene efter det foreliggende Forslag skønnes at ville komme til at krydse de vigtige og altid stærkt befærdede indbyrdes Forbindelsesspor mellem Godsbanegaarden og Havnepladsen, altsaa til Veje bringe Forhold af tilsvarende Ulempe som de nu tilstedeværende, hvor Kongensgade i Niveau stærer Havnebanen.

Efter det her udviklede maa man anse en Ordning som den i Forslaget foreliggende, hvor Personbanegaarden og Godsbanegaarden adskilles, som et for Banerne som for Byen ueheldigt Arrangement, der end ikke vilde byde væsentlige Fordele i Retning af bestemte Forbindelse indbyrdes mellem Banegaardsporene og Godssporene paa selve Havnepladsen.

Uden i øvrigt at komme nærmere ind paa en Dmtale af den foreslaaede Godsbanegaards Enkeltheder, skal man dog ikke undlade at paapege den for en Banegaard temmelig ueheldige Ordning, at den er tænkt delt efter Længden i to Partier med en indbyrdes Højdeforskel af $3\frac{1}{2}$ Fod.

En saadan Ordning vilde gøre en passende Udnyttelse af Arealet særdeles vanskelig og give Anledning til stadige Driftsulemper.

Angaaende Valget af selve Pladsen for den ny Godsbanegaard skal i øvrigt blot antydes, at man ikke skønner rettere, end at det vilde være meget betænkeligt nu at beslægtlægge dette Areal i det her omhandlede Omraade, naar dog den Mulighed ikke kan siges at være helt udelukket, at man i en nærmere eller fjernere Fremtid vilde kunne faa langt bedre Anvendelse for samme ved en Udvikling af Esbjerg Havn i østgaaende Retning. — Indtil Halvdelen af den nu foreslaaede Godsbane-

gaard vilde under en saadan Eventualitet blive at inddrage til Havneplads med særlig formede Spor anlæg til Brug for Bolværkstrafikken, Magasiner, Oplagspladser og Etablissementer, der i deres Virksomhed maatte komme til at slutte sig umiddelbart til den egentlige Havnetrafik.

Med Hensyn til Forbindelsesbanen mellem Godsbanegaarden og Personbanegaarden maa man henholde sig til det allerede fremsførte, og skal derfor indskrænke sig til at bemærke, at det beror paa en Fejltagelse, naar det i den Forslagets ledsagende Beskrivelse er fremhævet, at Statsbanedriften har kontraktmæssige Forpligtelser i Retning af Bevarelsen af 2de Overtørfler paa den nuværende Havnebane og endvidere henlede Opmærksomheden paa, at der i det Forslag til Esbjerg Stations Udvidelse, der af Regeringen er forelagt Rigsdagen, indgaaer Medlæggesen af Niveauovertørfler for Kongensgade og den nærmest derved liggende Overtørfler ud for Børgergade, der begge ere tænkte erstattede med en fælles Underførfler.

Angaaende Personbanegaarden er det af Forslagsstillerne stærkt fremhævet, at Hovedbygningen bør lægges ved Kongensgade, for at der ikke ved en nordligere Beliggenhed af samme skal fremkaldes Forstyrrelser i Byens Næringsliv og Forstydninger i Retning af Byens Ejendommers Værdi. Om denne Opfattelse tør forudsættes at deles af Byens Befolkning i Almindelighed, tør maaske anses som tvivlsomt. I ethvert Tilfælde vides der ikke tidligere at være fremkommet Indvendinger af denne Art mod den i lang Tid planlagte Flytning af Hovedbygningen fra dens nuværende Plads paa Stationens Østside til Vestside, idet alle foreliggende Bemærkninger i saa Henseende have indskrænket sig til at fremhæve Usikkerheden af, at Hovedbygningen maatte blive lagt saa nær hen mod Kongensgade som i øvrigt opnaaeligt, et Dnske, hvortil der ved Udarbejdelsen af Regeringsforslaget er taget saa meget Hensyn som Omstændighederne i øvrigt have gjort det muligt.

Den eneste hidtil fremkomne Modstand mod Flytningen af Hovedbygningen over paa Byens Side har haft sit Udgangspunkt i de aldeles lokale Interesser, som knytte sig til den tilstedebærende Bebyggelse langs Færnbanevej, et Hensyn som bør stydes til Side lige overfor den alt overvejende Gavn, som Beliggenheden af Hovedbygningen paa Byens Side vil komme til at saa for Byens almene Interesser.

I øvrigt tør man vel ikke forudsætte, at Færdselen mellem Byen og Banegaarden ikke under Byens Udvikling vilde kunne komme til at tendere i Retning af at kaste sig over andre Gadelinier end netop Kongensgade, og i saa Fald vilde et Vej- eller Gadeanlæg langs Hovedbygningen og Stationens Vestside ogsaa, hvis det her omhandlede Forslag gennemførtes, blive nødvendigt, blot at i saa Fald Regeringens Forslag til Hovedbygningens Beliggenhed langt vilde være at foretrække.

Ved Valget af Personbanegaardens Form og Indretning synes Forslagsstillerne at have taget Helsingør Station til Mønster uden dog ret at have klargjort sig den væsentlige Forskel mellem de Krav, der bør stilles til en Endestation som den sidstnævnte for en Bane, hvor Godsfærdselen er adskilt fra Persontrafikken og med betydelig Persontrafik og en Mellemstation som Esbjerg uden særdeles betydelig Persontrafik beliggende ved Banestrækninger, sikkert endnu i en lang Aarrække trafikerede med blandet Togfærdsel.

Der knytter sig til den valgte Form for Personbanegaarden Ulemper, der ikke bør lades uomtalte, og som fremkomme ved Manglen af en direkte Sporforbindelse med Havnen.

Imellem den nuværende Banegaard og Dampskibskajerne findes Havnebanen i umiddelbar Fortsættelse af Stationens Hovedspor, hvorved er tilvejebragt en muligt kort og bekvem Forbindelse, som er af stor Betydning for Persontrafikken fra og til England og Fano. — Denne ubetingede Fordel, der ganske vist statistisk set kun kommer en vis Brøkdelen af de rejsende til gode, men hvis Betydning som Led i den internationale Englandsforbindelse dog ikke bør underkendes, har man ved Udarbejdelsen af det af Regeringen forelagte Forslag ladet sig det være magtpaaliggende at bevare og yderligere at udvide.

Efter Forslagsstillerens Plan kan der ikke stables en saadan direkte Forbindelse, og de fra Persontogene udførte Vogne med rejsende til England og Fano maatte derfor, hvis Planen blev bragt til Udførelse, efter Togenes Ankomst først blive at føre tilbage gennem hele Personbanegaardens Længde for derefter at føres videre ned gennem Forbindelsesbanen og passerende Godsbanegaarden at ledes til

den paa Havnepladsen værende særlige Ekspeditionsbygning. For Bogne med rejsende fra England og Færø maatte tilsvarende Bognbevegelser foretages i omvendt Orden.

I Henhold til den Forlaget ledsagende Beskrivelse formenes der endvidere at opnaas en betydelig Fordel derved at al Færdsel over Sporene kan bortfalde ved Omordningen af Stationens Hovedbygning som Endestation.

Indrømmes maa det, at der heri ligger en Fordel og en Sikkerhedsforanstaltning af Betydning, men samtidig skal man dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa, at efter Regeringsforlaget Perronerne ud for Hovedbygningen med Forsæt ere givne en saadan Bredde, at man ikke er afstaaet fra at forsyne Stationen med en sporfri Tunnelpassage under de to Hovedspor, der ere projekterede lagte mellem de to Perroner, og naar man ikke i Overflaget har medtaget en Sum for Tilvejebringelsen af en saadan sporfri Perronforbindelse er dette kun slet, fordi man ikke med den nuværende Personfærdsel for Næ her ment det økonomisk forsvareligt allerede nu at tilraade et saadant Anlæg, der eventuelt senere uden deraf opstaaende væsentlige Driftsulemper lod sig tilføje, hvis man skulde komme til at skønne det nødvendigt.

I Forslagsstillernes Beskrivelse er der båret en Del ved Afslagge af Nygaardsvæjens Overførsel, men da dette Spørgsmaal har fundet en nær tilsvarende Løsning i Regeringsforlaget, skal man ikke her komme nærmere ind derpaa.

Naar det i den nævnte Beskrivelse er anført, at den nuværende Banegaard er for lille til at afgive Plads baade for Person- og Godstrafikken, en Formening, der saabenbart har været medbestemmende til at lede Forslagsstillerne hen paa Tanken om en Deling af Stationsanlægene, skal hertil bemærkes, at denne Formening om Pladsmangel næppe svarer til de virkelige Forhold, idet det netop er den Omstændighed, at den største Del af den Esbjerg til- og afgaaende Trafik vedrører Skibsarten og den paa Havnepladsen foregaaende Virksomhed, der, bevirker at man paa Stationen vil kunne nøjes med forholdsvis ikke betydelige Anlæg til Betjening af Styfgods- og de lokale vognladningsmæssige Forsendelser og derved vil kunne faa Pladsen til at staa til lige over for de nuværende Krav og ogsaa de Krav, der kunne ventes at ville komme til at foreligge i en overfluelig Fremtid.

Hvor længe dette vil vare, er det selvfølgelig ikke muligt at udtale sig om; men naar Banegaarden faar den ved Regeringsforlaget forudsatte Udvidelse og Udbring, hvorved endda ikke alle hderligere Udvidelsesmuligheder ere udtømte, synes der ikke at være Grund til at nære nogen Frygt for Pladsmangel i en længere Arrække, selv om ogsaa ny Baneanlæg skulde komme til, saaledes som af Forslagsstillerne forudsat som en ret nærliggende Mulighed.

Sluttelig bemærkes, at Tiden ikke har tilladt Anstillelse af en selv kalkulatorisk Beregning over de Udgifter, som Forslagets Gennemførelse vilde medføre, men man regner vistnok ikke meget galt ved at anslaa disse til mere end det dobbelte af Overflagssummen for Regeringsforlaget.

Generaldirektoratet tror derfor at burde udtale for Ministeriet, at det ad privat Vej fremkomne Forslag ikke formenes egnet til at gives Fortrinnet fremfor den af Regeringen Rigsdagen forelagte Plan til en Udvidelse af Esbjerg Station.

B. Tegner.

Indevigtministeriet.

Eridericta.

ad I.

Bemærkninger

til

Begrundelse og Forklaring af den hermed følgende skitserede Plan til en ny Person- og Godsbanegaard i Esbjerg.

Siden Banestrækningen Lunderstov—Esbjerg—Varde den 3dje Oktober 1874 aabnedes for Driften er Jærnbanetrafikken vokset overordentlig meget overalt, men intet Sted her i Landet har Opvinget i Trafikken været tilnærmelsesvis saa stor som for Esbjerg Stations Vedkommende. — Statsbanernes Driftsberetning for 1897—98 (Side 88 og 89) viser, at Esbjerg Station med Hensyn til Indtægten af Godstrafikken kommer næst efter Kjøbenhavns Hovedstation og Aarhus Hovedstation, at den med Hensyn til Indtægten af Persontrafikken er Nr. 11 i Rækken, og at den med Hensyn til den samlede Indtægt følger efter Kjøbenhavns Hovedstation og Aarhus Hovedstation. Med Hensyn til Godsmængden, der er ekspederet til og fra Stationerne, kommer Esbjerg Station ogsaa næst efter Kjøbenhavn S. & F. og Aarhus Hovedstation. — At Esbjerg Station oprindeligt ikke har kunnet indrettes paa at modtage en saa stor Trafik, er selvsjølgeligt. Det usandsynlige, der er fket her, kunde ikke forudsættes at ville indtræde. — Selv efter at Lokomotivbremse og Kulgaard ere flyttede uden for Stationspladsen, maa denne anses for at være for lille til at afgive Plads for saavel Gods- som Personbanegaarden, idet man, med de gjorte Erfaringer in mente, maa gaa ud fra, at Trafikken endnu vil forøges betydelig og mulig endog fordobles nogle Gange. Stationspladserne og Banegaardene maa endvidere indrettes paa at optage Togene og Trafikken fra og til den i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 9 Nr. 21 betegnede Bane mellem Nymindegab og Esbjerg og fra og til en Bane fra Midtjylland (Nordøst) ind til Esbjerg. Den forstnævnte Bane forventes snart at blive til Virkelighed, og om den sidste vil den nedsatte Jærnbanekommission formodentlig gøre Indstilling.

Spørgsmaalet om Opførelsen af en ny Personbanegaard og en ny Godsbanegaard ligger nu for, og det er en Selvfølge, at Banegaardenes **Beliggenehed** først og fremmest bør bestemmes i saa nøje Overensstemmelse med hver Bygningss **færlige Bestemmelse**, som det kan ske samtidig med, at de andre berettigede Hensyn, som blive at tage ved Bestemmelsen af Beliggeneheden, ske Fyldest.

Trafikken til og fra Esbjerg Station er af en særlig Bestaaffenhed. — Godstrafikken giver Stationen $\frac{3}{4}$ og Persontrafikken kun $\frac{1}{4}$ af den samlede Indtægt, ca. 670,000 Kr. for sidste Finansaar. Det ankomne Gods er gaaet til og det afgaaede Gods er kommet fra — **Savuen** paa en Ubetydelighed nær. — Alle store Artikler som Korn, Kul, Tømmer etc., der forbruges her, ankomme søværts, saa at ikke over $\frac{1}{10}$ af det hele hertil pr. Bane ankomme og afgaaede Kvantum Gods, 200,063 Tons (Beretningen Side 79), forbliver her i Byen eller kommer herfra. — Det er af denne Grund naturligt og hensigtsmæssigt, at **Godsstationen bliver paa Savuen**, hvor der, som Planen udbiiser, kan blive

rigelig Plads til den. — De rene Godstog kunne løbe direkte til og fra en Godstation der. De ankommende blandede Tog maa stoppe i Personstationens nordre Ende for at skilles ad, men dette sker alt nu meget ofte, ligesom det ogsaa ofte sker paa andre Stationer, at Togene maa holde uden for Stationen indtil en Frakobling af en Del af Toget har fundet Sted. En Udskillelse af de blandede Tog i rene Persontog og rene Godstog tør vel for øvrigt forventes i en nær Fremtid. I hvert Fald kan der ved Bestemmelsen af Godstationens Beliggenhed ikke tages Hensyn til disse Tog, der kun have Betydning for den lokale Trafik, og hvis Kørehaftighed er saa ringe, at Opholdet for at stille Toget ad ikke vil kunne mærkes. — Vognrangeringen vil blive langt lettere, saa at nogle af de i Brug værende Rangeringsmaskiner sandsynligvis ville kunne undværes, og der vil derved erholdes nogen Værpærelse i Stationens aarlige Driftsudgifter. — At Godstationen er i umiddelbar Nærhed af Skibenes Anlægsplads, af Oplagspladserne, af Pakhusene og af Statens Stalde og Slakteri vil ogsaa blive til megen Lettelse for Trafikken og Ekspeditionen. — Fabrikkerne Ost for Byen, og da navnlig samtlige Teglværker, vil langt lettere kunne sættes i Forbindelse med Godstationen paa den angivne Plads end med den nuværende Stationsplads.

Zonetariffens Skrafftræden den 2den August 1897 har medført, at Statsbanernes Driftsberetning for Persontraffikkens Bedkommende har faaet en anden Form end tidligere, og det kan derfor ikke af Beretningen for 1897—98 ses, hvor mange rejsende der er ankommet og afgaaet over Esbjerg Station i nævnte Finansaar. Beretningen for 1896—97 viste derimod, at der i dette Finansaar var ankommet og afgaaet 256,352 rejsende over Esbjerg Station, samt at der var befordret 2823 rejsende over Havnebanen. Medens som anført de $\frac{9}{10}$ af Godset gaa til og komme fra Havnen, er Forholdet modsat for Persontraffikkens Bedkommende; de $\frac{98}{100}$ af de rejsende gaa til og komme fra Byen. At Personbanegaarden af denne Grund maa lægges saa nær ved og bekvemt for den mest bebyggede Del af Byen som muligt og saa nær ved Havnen som det under fornævnte Hensyn kan ske — er lige saa selvfølgelig, som at Godstationen bør være paa Havnen. — Færdslen mellem den nuværende Banegaard og Byen har nu i omtrent 25 Aar gaaet ad bestemte Veje, og denne Færdsel har været den væsentligste Aarsag til Dannelsen af de nuværende Forretningscentre. Fra den sydlige og vestlige Del af Byen, der er langt den folkerigste, har Færdslen til Banegaarden gaaet gennem Kongensgade, og i denne Gade findes nu de største Handels- og Haandværksforretninger. — Naar de saaledes hævdvundne Forhold ikke skulle forrykkes til uberegnelig Stæde i mange Retninger, og naar de ovennævnte Hensyn skulle ske Fyldest i fuld Udstrækning — saa bør Personbanegaarden lægges som en Stationsbygning ved Kongensgade, saaledes som paa Planen angivet. Færdslen til og fra Personbanegaarden vil da komme til at gaa aldeles samme Veje som nu, og Banegaarden vil komme til at ligge saa nær og bekvemt for Byen og Havnen, som det kan ske. — Efter Statsbanedriftens Forslag skal — saavidt vides — Personbanegaarden lægges ved den nuværende Stationsplads's vestre Side ud for Norgesgade. Blicher dette Forslag gennemført, vil Færdslen mellem Personbanegaarden og de enkelte Dele af Byen komme til at gaa ad helt andre Gader, end den hidtil har gaaet i de forløbne 25 Aar. Danmarksgade og Norgesgade ville blive førte over Kirkegaarden og i Løbet af nogle Aar — efterhaanden som ny Ejendomme, indrettede til Forretningsorug efter Tidens seneste Fordringer, opføres i nævnte Gader — vil Forretningseentret blive flyttet til disse. Ved Gennemførelsen af Statsbanedriftens Forslag vil der tages meget store Kapitaler fra Ejendomsbesidderne i Kongensgade og den Syd for denne liggende Del af Byen og gives til Ejendomsbesidderne i den nordligere, kun lidet bebyggede Bydel, ligesom Pantestikkerhederne i Ejendommene i Kongensgade og den Syd for denne liggende Bydel i høj Grad ville blive forringede og i mange Tilfælde faktisk bortfalde. En Statsforanstaltning maa ikke have en sliq Uret til Følge. — Ved den her foreslaaede Beliggenhed for Personbanegaarden opretholdes de bestaaende Forhold i videst mulig Omfang. Kun Grundejerne ved Jærnbanevej kunne beklage sig over Personstationens Flytning til den angivne Plads ved Kongensgade, men de ere veltilfredse med og indforstaaede i den her foreslaaede Ordning.

De Detailler, som Planen ikke kan vise paa Grund af, at den foreligger i lille Maalestof, skulle her nærmere omtales.

Personbanegaarden.

Til denne er indtaget hele den nuværende Stationsplads og det Nord indtil og i Flugt med denne liggende, ca. 200 Fod lange Areal indtil nedernævnte Viadukt ved Frodesgade.

Hovedbygningen er som en Slutstationsbygning lagt ved Kongensgade, Byens Hovedgade og Hovedterre og den Gade, hvorigennem Trafikken mellem Byen og Stationen er foregaaet i de forløbne 25 Aar. Bygningen er trukket saa meget ind fra Gaden, som udtræves til en Holdeplads for Vogne.

Langs Hovedbygningens Nordside er der lagt en 40 Fod bred Perron, hvorfra der mod Nord udgaar 3 Strk. 500 Fod lange Tungeperroner. Af disse ere de 2 yderste 30 Fod brede; den midterste 20 Fod bred. Alle Perronerne ere tænkt overdækkede i hele deres Længde.

Sporene ved Hovedperronerne 4 Sider tillade at overholde den, saavel for Passagererne som i Særdeleshed for Stations- og Togpersonalet, overordentlig vigtige Regel, at ethvert Tog altid skal have sin bestemte Perronplads. Der er saaledes

1	Spor for Tog fra Ost mod Nord
1	— — — — Nord mod Ost
1	— — — — fra og til Rymindegab og
1	— — — — Midtjylland.

De 2 andre af de 6 viste Perronspor skulle være til Afbenyttelse, naar stor Trafik ved særlige Lejligheder kan paaregnes, og kunne til enhver anden Tid benyttes som Depot- og Rangerspor.

All Passage paa tværs af Sporene undgaas ved den foreslaaede Ordning. De betydelige Beløb til Anlæg af Tunneler under Sporene spares, og de rejsende forstaaes for de store Ulemper, som saadanne Tunneler forvoldte dem.

Perronerne skulle lægges $3\frac{3}{4}$ Fod over Skinnernes Overkant og bygges som de bekvemme høje Perroner, der bruges flere Steder og f. Eks. i England bruges overalt. Hovedbygningens Gulv lægges i Højde med Perronerne og komme ca. $1\frac{3}{4}$ Fod over Gaden, efter at denne som nedenfor nævnt er bleven hævet 2 Fod.

Foruden de 6 Hovedspor (Perronspor), hvis samlede Længde er 10,000 Fod, er der angivet Side- og Depotspor paa Stationspladsen til en samlet Længde af ca. 9,000 Fod og ved Siden af Lunderstovbanens Spor to Rangeringsspor af 3,000 Fods Længde for ikke gennemgaaende Tog til og fra Godsbanegaarden. Paa Stationspladsen kan yderligere anlægges 5 Spor til en samlet Længde af ca. 8,000 Fod.

For at undgaa den nuværende Niveauoverførsel over Nygaardsvvej ved den nordre Ende af Stationspladsen og for at forlænge Stationspladsen med ca. 200 Fod, er Nygaardsvvej foreslaet nedlagt ud for Banens hele Terrain. Trafikken med Nygaardsvvej bliver derefter at henvisse til Frodesgade og til en Viadukt over Banen samt til en Gade, anlagt i Frodesgades Forlængelse mod Ost til Sørne Væjen. Vest for Banen bliver der at anlægge en Rampe op til Viadukten, men Rampen maa lægges parallel med og Syd indtil Frodesgade, for at Opfyldningen ikke skal forringe de Nord indtil Frodesgade liggende Ejendommers Værdi. Betalingen for Bevogtningen af det nuværende Led ved Nygaardsvvej andrager formentlig omtrent lige saa meget som Renten af Anlægssummen for Viadukten vil komme til at andrage, saa at Beføstningen ved den foreslaaede Foranstaltning ikke kan blive stor. — Nedlæggelsen af Nygaardsvvej og det derved nødvendiggjorte ny Bejævnings samt Stationspladsens Forlængelse vil medføre, at følgende Arealer ville være at ekspropriere, nemlig:

Matr.-Nr. 2 k og 2 l Nørker med	2,147	□	Men
— 2 m	872	—	—
af — 2 n ca.	2,900	—	—
— 2 r	1,416	—	—
— 2 q	1,404	—	—
— 2 s	1,136	—	—
— 2 t	1,100	—	—
Til Frodesgades Forlængelse Ost for Banen. . . ca.	3,000	—	—

13,975 □ Men

Naar Nygaardssvej nedlægges — og dette maa anses for nødvendigt — er det naturligt at søge Stationspladsen forlænget ved Ekspropriation af nævnte 9,571 □ Alen af Matr.-Nr. 2 k, 2 l, 2 m, 2 n, 2 r, 2 s og 2 t Hjørker. Nygaardssvej kan nemlig ikke nedlægges, uden at der hedes Ejerne af disse Ejendomme Erstatning i den Anledning, cfr. Fr. 5. Marts 1845 § 9 og Lov om Bejvæsenets Bestyrelse af 21. Juni 1867 § 6, og Erstatningen, hvis Vejen kun nedlægges paa Strækningen over Banens Terrain, vil sandsynligvis meget nærme sig til Erstatningen for Ejendommernes fuldstændige Ekspropriation. Bygningerne paa disse Forder ere af ringe Værdi. En Forlængelse som den anførte med ca. 200 Fod eller $\frac{1}{10}$ af Stationspladsens nuværende Længde er af stor Betydning.

Det nordvestlige Hjørne af den nuværende Stationsplads og det Areal, hvorved Stationspladsen er foreslaaet forlænget samt det Areal, hvorpaa de 2 Rangeringsspor skulle anlægges, skulle afgraves en Del. Jyliden kan finde Anvendelse paa Godsstationspladsen.

Havnebanen (Forbindelsesbanen mellem Personstationen og Godsstationen).

Denne Forbindelsesbane maa nødvendigvis være dobbeltsporet. Sporene foreslaas lagte paa Personbanegaardspladsens østre Side, saaledes at de udgaa fra Punktet ud for Holbergsgade, og at de derfra skulle sænke sig med et Fald af 1 : 100 — den nuværende Havnebane har et Fald af 1 : 86 — ned mod Godsbanegaarden paa Havnens Terrain. Faldet ophører — som Planen udviser — ca. 100 Fod, før Banen naar ind paa Havnens Terrain. Efter Planen ere Sporene ved Kongensgade sænkede saa meget, at Gaden her kan føres oven over Havnebanen paa en Viadukt i samme Højde som Gaden, der bliver at hæve 2 Fod. Gadens Længde-Profil forbedres derved. Teglværksvejen maa paa en Strækning af ca. 250 Fod hæves ca. 1 Fod; dens Fald 1 : 20 forbliver uforandret. Den nuværende, kun en enkelt Grundsejer tilkommende Forbindelsesvej over Banens Terrain med Niveauoverførsel i Borgergades Forlængelse nedlægges, og den færdselsberettigede henvises til at benytte Kongensgade. Paa den øvrige Strækning af den projekterede Havnebane findes heller ingen Niveauoverførsler. — Paa den nuværende Havnebane er der i alt 6 Niveauoverførsler, hvoraf Kongensgade er en offentlig Vej, der ikke kan nedlægges eller forlægges uden Erstatning til et meget stort Antal Grundsejere. 2 Niveauoverførsler, nemlig foruden den nævnte i Borgergades Forlængelse endvidere Overførslen til Vejen til Epidemibygningen og nogle flere i Nærheden af denne liggende Ejendomme — ere kontraktmæssige og kunne ikke nedlægges uden Erstatning til vedkommende Grundsejere. — Den Retning, som i Planen er givet Havnebanen vil nødvendigvis gøre Ekspropriation af en Del Forder, men en meget væsentlig Del af Udgifterne til disse Forders Ekspropriation vil kunne indvindes ved Salg af den nuværende Havnebanses Areal og dermed følgende Facaderet til „Østre Havnevej“. Disse Arealer ville have en flere Gange større Værdi end lige store Arealer af de Forder, der skulle eksproprieres, saa at Udgifterne til Ekspropriation næppe kunne blive store. — Jordafgravningen vil blive ret betydelig, men dog ikke medføre nogen større Udgift, da den ikke er kostbar. Al den afgravede Juld vil kunne anvendes til Opfyldning af Godsstationspladsen. — Færdslen paa „Østre Havnevej“ generes noget af den uafbrudte Trafik paa den nuværende Havnebane, men den kan ikke generes af Logene paa den foreslaaede Havnebane. En anden og væsentligere Fordel byder den foreslaaede Havnebane fremfor den nuværende, nemlig den, at den bliver fuldstændig fri for Niveauoverførsler. Som bekendt er Logførslen ad den nuværende Havnebane ikke foregaaet uden Tab af Menneskeliv.

Godsbanegaarden.

Paa Godsstationspladsen ere Sporene lagte i 2 forskellige Højder, nemlig i 12,6' og i 9,6' over Middelvandsstand i Havnen. Den højeste Kote er valgt for Lettere at kunne komme ind paa Sporene langs Dødbavnens Nordside; den laveste af Hensyn til Forbindelsen med de andre lavere liggende Havnespor og af Hensyn til Bolværkshøjden. Forbindelsen mellem de højere og lavere liggende Spor sker ved et Krydspor, der har et Fald af 1 : 100. Der er benyttet Hjertestykker 1 : 9 med tilsvarende Sporstifteturver. Sporafstanden er som Minimum $14\frac{1}{2}$ Fod. Den samlede Sporlængde udgør ca. 23,000 Fod, hvori ikke er medregnet Sporstifter og Sporstykker. — Smørpufferiets Spor bibeholdes.

Af Hensyn til Trafikken med Byen er der lagt et Varehus med Kørebane og Læssespor paa Pladsen mellem de høstliggende Spor og „Østre Havnevej“, medens et større Varehus med lignende Tilbehør til Varer, der forsendes over Havnen, er placeret Syd for „Smørpufferiet“.

Endvidere findes Drejefiber, Lokomotivremise for Røngermaskiner, Kulgaard, Vægt, Stald, Kamper m. m. samt en Kørebane langs Læsejseporene i Godsstationspladsens hele Længde. Denne Kørebane staar mod Vest i direkte Forbindelse med Byens og Havnens Vej og mod Øst med "Søndergade".

Godsstationspladsens Længde er ca. 2,800 Fod, dens Middelhøjde er ca. 460 Fod og dens Areal ca. 23 Tdr. Land. Heraf er indtaget af:

Vandarealer	93,000	<input type="checkbox"/>	Alen eller	6,8	Tdr. Land
Statens Ejendom	120,000	<input type="checkbox"/>	Alen eller	8,8	—
Private Ejendomme	109,000	<input type="checkbox"/>	Alen eller	7,8	—
	322,000	<input type="checkbox"/>	Alen eller	23	Tdr. Land.

Yderligere Udvidelser kunne let foretages; mod Syd ved Opfyldning i Havet og mod Øst ved Ekspropriation af billige, ubebyggede bekvemt beliggende Arealer. Vandarealerne, der skulle indtages til Godsstationspladsen, løbe tør ved Lavvande og afbenyttes ikke — med Undtagelse af et mindre 80 Alen langt Stykke af den nordre Ende af den østre Forhavn. Tabet af disse 80 Alen Bolværksplads indvindes til fulde ved 100 Alen Bolværk, som bliver at staa i den nordre Ende af den østre Forhavn indtil Godsstationspladsen. — De Arealer af Statens Ejendom, der skulle indtages til Godsstationspladsen, ligge ubenyttede hen paa det nær, at en ubenyttet, mindre Sygestald er opført paa samme. Det er nødvendigt, at Stalden fjernes. — De private Ejendomme, der skulle indtages til Godsstationspladsen, have meget ringe Værdi og ikke over 1,000 Kr. pr. Td. Land.

Med den foreslaade Ordning tilvejebringes der maaske mere Plads paa Stationerne, end der for Tiden udtræves, men det vil formentlig være fejl ikke at benytte den nuværende Tid, da de paagældende Arealer kunne erhverves uden store Beføstninger. Gaar der nogle Aar, og der da bliver Spørgsmaal om ny Udvidelser af Stationerne, da ville Udvidelserne medføre en mangedobbelt Beføstning mod nu. Beføstningen ved den foreslaade Ordning vil dog langfra blive saa stor som den Beføstning, der i de senere Aar er anvendt eller nu maa anvendes paa andre store Stationer, f. Eks. Aarhus og Aalborg, der ikke have større og næppe i Fremtiden ville saa stor Betydning som Esbjerg Station.

Esbjerg, i Januar 1899.

I Esbjerg Sogneraads Møde den 13de Februar 1894 blev et af Stibsbygmester Th. Dahl, Fabrikant N. S. Poulsen og Lærer N. Andersen stillet Forslag til et Andragende til Regeringen og Rigsdagen om Personbanegaardens Flytning vedtaget af nævnte 3 Herrer, Konsul H. Bøgh, Lømmemester Chr. Pedersen og Sædelmagermester S. Jensen, og et Andragende overensstemmende med Forslaget blev indsendt. Andragendet var saalydende:

"Undertegnede Esbjerg Sogneraad tillader sig herved at andrage det høje Ministerium om, at den herbørende Jærnbane-Stationensbygning, der som bekendt er en gammel, styg og i Forhold til Byens Størrelse og den herover stedfindende Person-Trafik i høj Grad indskrænket Træbygning maa blive ombygget og udvidet samt henflyttet til en for Beboerne og de rejsende mere bekvem Plads — helst til den inden for selve Stationsgrunden mellem Lokomotivremisen og Kongensgade belig-

gende — eller hvis dette skulde være forbundet med uovervindelige praktiske Vanffeligheder — dog over imod Stationsgrundens vestlige Grænselinie paa Byens Side saa nær sidstnævnte Hovedgade som muligt. Den nuværende Beliggenhed af Stationen er i høj Grad en Gene for Byen og for alle rejsende som besøge Esbjerg, da den ligger yderst i det nordøstlige Hjørne af det til Byen indtagne Terrain og er begrænset mod Nord af Kørker Mark, mod Ost af et meget lavt og sumpigt Terrain, der hovedsagelig er optaget af Teglbærker og Boliger for Teglbærksarbejdere, og hvorhen Byen aldrig i nogen væsentlig Grad vil kunne udvikle sig.

Det er Sogneraadet bekendt, at Beboerne paa denne Strækning i Forening med Grundejerne langs Særnbanevejen i sin Tid har indsendt et Andragende om Banegaardens Flytning, men Sogneraadet er ogsaa bekendt med, at en Komite valgt af Byens Beboere flere Gange har indsendt Andragende om Banegaardens Flytning nærmere til Byen, nemlig et Andragende af 3dje Januar 1885 til Direktionen for de jydsk-fynske Særnbaner, dernæst Andragende af 10de Januar 1888 til det høje Indenrigsministerium og endelig et af 11te Juni 1891 til Generaldirektoratet for Statsbanerne.

Naar dette formentlig saa berettigede Ønske hidtil ikke er blevet imødefømt, formener Sogneraadet, at Grunden kan søges i den Omstændighed, at Ministeriet nærer den Opfattelse, at en større Del af Beboerne skal ønske Stationsbygningen flyttet til Havnen. Et saadant Ønske har tidligere været næret af et Mindretal, men Sogneraadet maa nu bestemt hævde, at dette Mindretal er blevet aldeles forsvindende, og at en Flytning af Stationen ned til Havnen fuldstændig vilde forrykke Forholdene her, hvilket vil fremgaa af medfølgende Kort over Byen, lige saa sikkert tør vi udtale, at Beboerne af Hensyn til Ejendomsforholdene her paa Stedet i høj Grad nære Ønsket om at se en endelig Bestemmelse tagen, hvor det ene Center for Trafikken herpaa skal have sin Plads.

Sogneraadet tillader sig derfor allerærbødigst at andrage det høje Ministerium om, at der meget snart maa træffes en endelig Afgørelse af nævnte Stations-spørgsmaal."

Med Andragendets Behandling i Sogneraadet stemte de 3 Medlemmer, Købmand Jens Nielsen, Bogbmand H. P. Johansen og Sagfører E. Hansen for, at det subsidære Ønske om Banegaardens Flytning til Stationspladsens vestlige Side saa nær Kongensgade som muligt skulde udgaa, og at der alene skulde andrages om Personbanegaardens Flytning til Kongensgade.

Bilag II.

Genpart.

Generaldirektoratet

for

Statsbanedriften.

Kjøbenhavn V., den 29de November 1899.

Under Henvisning til det oerdede Sogneraads Skrivelse af 2den d. M. und- lader man ikke at meddele, at man vil være villig til at indstille til Ministeriet for offentlige Arbejder, at der af Statsbanedriftens Areal ved den vestre Side af Esbjærg Station uden Bederlag afgives en 4 Alen bred Jordstrimmel til Anlægget af en Gade langs Jærnbanens Grænse, dog kun paa Betingelse af:

- at Sogneraadet afholder Omkostningerne ved Sagens Berigtigelse i Matrifuklen,
- at det skriftlig anerkender Statsbanedriftens Fritagelse for nu eller senere at udrede noget Bidrag til Gadens Anlæg, dens Vedligeholdelse, inklusive eventuel senere Anbringelse af Brolægning, dens Afvanding m. v., hvorhos der ikke kan stilles større Fordring om Skel mod Statsbanernes Areal end almindeligt Banehegn, samt
- at det ligeledes skriftlig anerkender Statsbanedriftens Ret til ved Gadens Anlæg eller senere at lade anbringe saa mange Udkørsler til denne, som den maatte anse for ønskelig, samt til eventuelt at benytte Gaden som Afgangsvvej til Stationen.

Tegner.

Fredertica.

Til Esbjærg Sogneraad.

Bilag III.**Indenrigsministeriet.**

Kjøbenhavn, den 9de Marts 1899.

I Skrivelse af 21de f. M. har det ærede Udvalg begæret en Udtalelse fra Ministeriet dels om Muligheden af og Beføstningen ved at rykke hele det paatænkte Banegaardsanlæg i Esbjerg saa langt mod Nord, at Kongensgade kommer i samme Forhold til Anlægget som det nu er foreslaaet for Borgergades Vedkommende, dels om Muligheden af at afrunde Udgangen fra Kongensgade gennem Borgergade saaledes som antydet paa det hoslagt tilbagesøgende Rids.

I Anledning heraf skulde man tjenstlig fremsende vedlagte Afskrift af en fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften over Sagen indhentet Erklæring, hvortil man kan henholde sig.

Bardenfletj.

Fr. Mortensen.

Et Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om
forstfællige ny Statsbaneanlæg m. v. i Sylland og Fyn.

Afskrift.

Generaldirektoratet for Statsbaedriften.

Kjøbenhavn V., den 6te Marts 1899.

Ved Skrivelse af 23de f. M. (Journal Nr. E. 428) har Ministeriet, foranlediget ved en til samme fra Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg m. v. i Sylland og Fyn indgaaet Skrivelse, af Generaldirektoratet forlangt sig de til Besvarelse af Udvalgets Forespørgsel fornødne Oplysninger meddelte, vedrørende:

- 1) Muligheden af og Beføstningen ved at rykke hele det paatænkte Banegaardsanlæg i Esbjerg saa langt mod Nord, at Kongensgade kunde komme i samme Forhold til Anlægget, som der paa den Lovforslaget ledsagende Plan er foreslaaet for Borgergades Vedkommende, dels
- 2) om Muligheden af at kunne afrunde Afdgangen fra Kongensgade gennem Borgergade saaledes som antydet paa en Skrivelsens ledsagende Plan.

Saaledes foranlediget skal Generaldirektoratet ved høslagt at tilbagesende den nævnte Plan tillade sig at udtale følgende:

Af de af Udvalget nævnte 2 Ændringsforslag til den foreliggende Plan vil den sidstnævnte være den lettest og billigst gennemførlige og skal i saa Henseende oplyses, at der ikke vil være noget til Hinder for at afrunde Afdgangene til Underkørslen og Varehuset saaledes som antydet paa Planen. Afrundingen vil da udkræve en noget forøget Arealerhvervelse, men ikke forøgede Anlægsgudgifter.

Angaaende det af Udvalget førstnævnte Ændringsforslag skal meddeles:

Den foreslaaede Underkørsel i den sydlige Ende af Esbjerg Station vil vel kunne anbringes ud for Kongensgade, men Stigningsforholdene af den ny Varehusvej, Vest for Banen, ville da nødvendiggøre, at Varehus og Hovedbygning m. m. maa forflyttes ca. 150 Fod mod Nord, saaledes at Hovedbygningen vil komme til at ligge mellem Norgesgade og Nørregade.

En saadan Forflytning af disse Bygninger vil næppe i og for sig medføre Ulemper ved Stationens Drift, men bevirke, dels en Indskrænkning af det Areal Nord for Hovedbygningen, der ved den alt foreliggende Plans Udarbejdelse er forudsat forbeholdt til en Nymindegab-Banes Tilslutning til Stationen ved Anlæg Vest for Stationens Hovedperron, dels at de omhandlede Bygninger komme til at ligge længere borte fra Kongensgade end efter det foreliggende Forslag, en Ændring, der formentlig vil føles som en Ulempe for Byens Benyttelse af Stationen.

Under Forudsætning af, at Underkørslen lægges ud for Kongensgade, og at der gives Tunnelen en forøget Længde i Forhold til det paa Planen her antydede bredere Sporanlæg end ud for Borgergade, behøver den ændrede Beliggenhed ikke at medføre anden Forandring i Stationens Sporordning end en Forflytning af Varehussporene mod Nord, svarende til Maalet for selve Varehusets Forflytning.

Betimeligheden af en yderligere Forandring af Planen for Sporanlægget, f. Ets. sigtende til at spare paa Kongensgade Tunnelens Længde, maa man tage Afstand fra, idet en Forstyldning mod Nord af de ydligste Sporstifteforbindelser vilde medføre en tilsvarende Afkortning i Stationens Længde, da Sporstifteforbindelserne i Stationens nordre Ende ikke kunne anlægges længere mod Nord paa Grund af Beliggenheden af de fra Varde og Lunderstov i Stationen sammenløbende Banelinier.

Hvis ikke en særdeles stor Merudgift stillede sig som afvisende Motiv, vilde der altsaa fra Statsbanedriftens Standpunkt ikke kunne indvendes væsentligt imod, at man bestemte sig til at henlægge Underkørslen til ud for Kongensgade, medens Ulemper for Byen og Færdselen ved Valget af dette Alternativ ikke vilde kunne undgaas.

Merudgifterne hidrøre kun for en mindre Dels Vedkommende — ca. 25,000 Kr. — fra Underkørselens Forøgelse i Længde, der i Henhold til det allerede nævnte ikke vil kunne undgaas, men for den langt væsentligere Dels Vedkommende vil den fremkomme ved, at Valget af dette Sted for Tunnelen vil foranledige meget betydelige Omprofileringsarbejder i de forskellige Gader og Veje, og navnlig maa da Kongensgade sæntes et temmelig langt Stykke forbi Østergade, lige som denne sidste Gade maa sæntes til henimod Skolegade.

Anlægges Underkørslen derimod som foreslaaet ud for Borgergade vil den væsentligste Del af Stigningen fra Underkørslen op ad Kongensgade til falde paa den Del af Havnevejen, der ligger mellem Borgergade og Kongensgade, og da Havnevejen alligevel paa denne Strækning maa forlægges — altsaa opbrydes og paa ny anlægges — spiller det med Hensyn til Udgiftsspørgsmaalet en kun underordnet Rolle, at den samtidig sæntes.

Selve Kongensgade vil under Udførelsen af dette Alternativ kun behøve at sæntes paa Strækningen indtil Østergade, og derved vil man kunne indskrænke sig til kun at berøre enkelte Bygninger, der tilmed ere beliggende, hvor Sænkningen af Gaden bliver ringe.

Lægges Underkørslen derimod ud for Kongensgade, vil et stort Antal Bygninger saavel i denne Gade som i Østergade blive berørte af Sænkningen, og denne vil ud for flere af Bygningerne og da navnlig ud for dem, der ligge ved Hjørnet af Østergade, blive saa stor, at Bygningerne muligvis maa nedbrydes.

Endvidere vil det større Omfang, hvori Gaderne maa sæntes, forøge Udgifterne til Omlægning af Gas-, Vand- og Kloakledninger.

Ogsaa Ost for Stationen vil en Flytning af Underkørslen medføre forøgede Arbejder ved Omlægning af de tilstedeværende Veje; men disse Arbejder ere dog af mindre Betydning i Sammenligning med Gadeomlægningerne paa vestre Side. Det skal dog nævnes, at Statens Stalbygning mulig maa fjernes fra sin nuværende Plads.

Størrelsen af Merudgiften ved de ovennævnte Arbejder samt ved betydelige Erstatninger, der kunne ventes tilkendte de forskellige Grundejere, ud for hvis Ejendomme Gaderne blive at sænke, vil ikke kunne opgives uden efter nøjere Undersøgelser paa Stedet, men det vil sikkert blive et meget stort Beløb, ventelig flere Hundrede Tusinde Kroner, som det ved Underkørselens Flytning til ud for selve Kongensgade vil komme til at dreje sig om.

Legner.

Fredericia.

Indenrigsministeriet.

Bilag IV.

Indenrigsministeriet.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1899.

3 Skrivelse af 17de f. M. har det ærede Udvalg begært sig meddelt følgende Oplysninger:

1. En samlet Oversigt over, hvilke ny Baneanlæg (derunder Dampfærgeforbindelser) eller større Udvidelser af bestaaende Baneanlæg (derunder Dampfærgeforbindelser) Statsbanebestyrelsen anser for nødvendige eller dog ønskelige til Komplettering af vore Kommunikationsmidler samt over, hvilke Beføstninger hvert enkelt Anlæg eller Udvidelse antages at ville medføre. For saa vidt Statsbanebestyrelsen med Hensyn til et eller flere saadanne Anlæg eller Udvidelser ikke endnu har foretaget de for en nøjagtig Omkostningsberegning fornødne Undersøgelser, ønsker Udvalget for saadanne Anlægs eller Udvidelsers Vedkommende en skønsmæssig Kalkule over Omkostningerne.

2. Oplysning om Beføsteligheden ved et Broanlæg mellem Sjælland (eller Masnedø) og Falster og ved Anlæg af en direkte Bane imellem Kjøbenhavn og Røge, selv om disse Anlæg eller et af dem ikke maatte falde ind under den i Punkt 1 førstnævnte Kategori.

3. Hvilke ny Baner til Befordring af jydsk Eksport over Esbjerg man har paataent.

4. Hvilke Foranstaltninger man har paataent til Udvikling af Trafikken mellem Hovedstaden og Nordjylland over Kalundborg, eventuelt Resnæs.

5. Oplysning om Omkostningerne ved Anlægget af en Bane fra Dreghoved (til Guldborg med Bro over Guldborgsund) over Saksbøbing, Maribo og Rødby med Dampfærgehavn ved Syltholm.

6. Hvor stor en Del af den Godsmængde, som i det sidste Aar (og i de sidste 5 Aar, hvis dette uden alt for stor Besvær kan oplyses) er transporteret med Dampfærge over Lille Bælt, der har passeret Grænsen over Vandrup, Syd fra og Nord fra.

7. Hvor stor en Del der er gaaet til Kontinentet Ost og Vest for Hamborg, samt

8. Hvor stor Godsmængde fra og til Nordjylland — Nord for Standerborg — der gaar over Lille Bælt.

I denne Anledning skal man til Besvarelse af de under 1—2 og 4—8 nævnte Spørgsmaal tjenstlig fremsende vedlagte Afkrifter af en af Generaldirektoratet for Statsbanedriften under 14de d. M. over Sagen afgiven Erklæring med Bilag, til hvilken man kan henholde sig, hvorhos man med Hensyn til den af Udvalget under Nr. 3 begærte Oplysning skal henvise til, at Spørgsmaalet herom henhører til de Spørgsmaal, der som Udvalget bekendt for Tiden ere Genstand for Overvejelse af Kommissionen angaaende den fremtidige Udvikling af Jærnbanenettet i Midt- og Sydjylland, hvilken Kommission endnu ikke har afluttet sit Arbejde. De paa den vedlagte Fortegnelse i Slutningen opførte 3 jydsk Baneanlæg ere derfor kun at betragte som Antydninger i den her omhandlede Henseende.

Bardenfleth.

Fr. Mortensen.

Til Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde.

Underbilag 1.**Generaldirektoratet**

for

Statsbanedriften.

Kjøbenhavn V., den 14de Marts 1899.

Genpart.

Med Skrivelse af 20de f. M. — S. Nr. E. 396 — har Ministeriet af Generaldirektoratet forlangt sig meddelet de fornødne Oplysninger til Besvarelse af en fra det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Barmenünde til Ministeriet indkommen Skrivelse vedrørende Oversigt over ny Baneanlæg m. m.

Saaledes foranlediget skal Generaldirektoratet efter stedfunden Forhandling med Overingeniøren for Statsbaneanlægene tillade sig at meddele følgende:

ad Skrivelsens 1ste Punkt.

Paa vedlagte Fortegnelse er opført de ny Baneanlæg (derunder Dampfærgeforbindelser) og større Udvidelser af bestaaende Baneanlæg, Statsbanebestyrelsen anser for nødvendige eller dog ønskelige til Komplettering af vore Kommunikationsmidler med Angivelse af den Beføstning, hvert enkelt Anlæg eller Udvidelse antages at ville medføre — for de fremtidige Anlægs Vedkommende dog rent skønsmæssigt angivet.

ad Skrivelsens 2det Punkt.

De fornødne Oplysninger vedrørende Beføstningen ved et Broanlæg mellem Måsnebd og Drejøved paa Falster og ved Anlægget af en direkte Bane mellem Kjøbenhavn og Røge ere optagne paa den ovenfor omtalte, til Belysning af Punkt 1 udarbejdede Fortegnelse.

ad Skrivelsens 4de Punkt.

Det kan ikke fra Statsbanebestyrelsens Side erkendes som formaalstjenligt at planlægge eller optage paa sit Program for Kommunikationsmidlerne videre Udvikling i den nærmest overskuelige Række særlige Foranstaltninger i Form af Baneanlæg til Refsnæs eller Etablering af en Dampfærgeforbindelse mellem Kalundborg — eventuelt Refsnæs — og en Bavn paa den jydste Østkyst, sigtende til Udviklingen af Trafikken mellem Hovedstaden og Nordjylland. En saadan Dampfærgeforbindelses store Sølængde over et vanskeligt Farvand og den deraf følgende store Beføstning til Anstiftelse og Drift af dertil egnede Færger maa antages at ville komme til at repræsentere Bærdier saa store, at de ikke vilde staa i passende Forhold til de derved opnaaelige Goder, saa meget mindre som man ved den eventuelle Tilvejebringelse af en fast Broforbindelse over Lille Bælt vil opnaa en saa stor Vættelse for Hovedstadens Forbindelse med Sylland via Fyn, at alle berettigede Krav til en hurtig og sikker Forbindelse mellem de enkelte Landsdele derved skønnes at ville ske Tydeligt.

ad Skrivelsens 5te Punkt.

Angaaende Omkostningerne ved Anlægget af en Bane fra Drejøved (til Guldborg med Bro over Guldborghund) over Sakskøbing, Maribo og Rødby med Dampfærgehavn ved Sjølholm kan meddeles, at et saadant ca. 7,1 Mil langt Baneanlæg i Betragtning af dets Karakter som indgaaende i en international Forbindelse, via Fehmern til det sydlige og navnlig sydvestre Udland maatte anlægges som en hær Bane med Overbygning af Skinner af Vægt 75 Lbs. pr. Yard og medføre en Udgift til:

selve Anlægget af Banen, stor	ca. 4,850,000 Kr.
hvortil kommer Ekspropriationsudgifter	- 400,000 —
medens Dampfærgeanlægget ved Sjølholmen anslaaes til	- 2,000,000 —
Driftsmateriellet til Banen kalkuleres til	- 500,000 —
hvortil sluttelig kommer Bekostningen ved Anskaffelsen af 2 Dampfærger, der sammen komme til at koste	- 2,100,000 —

Den samlede Udgift til et Anlæg af denne Art vilde derefter blive ca. 9,850,000 Kr.

ad Skrivelsens 6te Punkt.

Af Lille Bælts Færgens samlede Godsmængde, henimod 200,000 Tons, have i 1897—98:

Transporterne Syd fra over Vandrup og Vedsted udgjort	38,504 Tons
og de tilsvarende Transporter Nord fra	11,706 —

ad Skrivelsens 7de Punkt,

vedrørende hvor stor en Del af de under 6te Punkt omtalte Transportmængder, der ere komne fra, henholdsvis gaaede til Kontinentet Ost og Vest for Hamborg, maa Generaldirektoratet beklage, at man savner Midler til ud af det foreliggende statistiske Materiale at kunne udbringe de til dette Punkts Belysning fornødne Data.

ad Skrivelsens 8de Punkt.

Angaaende den Godsmængde fra og til Nordjylland — Nord for Skanderborg — der er gaaet over Lille Bælt, kan oplyses:

Fra Nordjylland — Nord for Skanderborg — er passeret Lille Bælt pr. Dampfærge en Godsmængde, stor	17,803 Tons
medens der til Nordjylland — Nord for Skanderborg — pr. Dampfærge over Lille Bælt er befordret en Godsmængde, stor	19,497 —

Det bemærkes yderligere, at tilsvarende Oplysninger vedrørende Transportforholdene i de 4 forud for Driftsaaret 1897—98 gaaende Driftsaar ville følge i Løbet af nogle Dage.

Sluttelig maa Generaldirektoratet gentage det allerede tidligere nævnte Forbehold med Hensyn til, at de i vedlagte Fortegnelse for fremtidige Anlægs Vedkommende angivne Beløb kun kunne betragtes som ganske kalkulatoriske.

Tegner.

Fibericia.

Indenrigsministeriet.

Underbilag 2.

Genpart.

	Mil.	Overbjg- ningens Art lbs pr. Yard.	Anlægget. Kr.	Ekspropria- tion. Kr.	Drifts- materiel. Kr.	Til- sammen. Kr.	Anmærkning.
Følge fremlagte Lovforslag:							
Dampfergeforbindelse Gedser—Barnemünde Ny Centralværksteder			871,000 4,430,600	"	2,080,000	2,951,000 4,430,600	
Nyt Dobbeltspor Hellerup—Klampenborg ..	0,7	75	2,650,000	800,000	"	3,450,000	De anslaaede Ekspropriationsudgif- ter fuldstændig kalkulatoriske.
Udvidelse af Korsør Station			1,335,000	275,000	"	1,610,000	
Dobbeltspor Nyborg—Kauslund	9,8	75	6,000,000	800,000	"	6,800,000	
Esbjærg Stations Udvidelse			850,000	400,000	"	1,250,000	
Andre fremtidige Anlæg:							
Kjøbenhavns Banegaardsforholds Ordning efter Projekt af 1892			15,000,000	÷ 9,000,000	"	6,000,000	Værdien af de disponible Arealer paa den gl. Personbanegaard m. v. er anslaaet til 9,000,000 Kr.
Kjøbenhavn—Røge	4,1	75	2,700,000	445,000	200,000	3,345,000	
Dobbeltsporet Røge—Masnedesund	9,1	75	4,120,000	300,000	"	4,420,000	
— Kungsted—Snekkersten!	2,1	75	1,080,000	30,000	"	1,110,000	
— Holte—Hillerød	2,3	75	1,800,000	150,000	"	1,950,000	
Fast Bro Masnedes—Drehoved			8,400,000	50,000	"	8,450,000	
— over Lille Bælt			15,300,000	100,000	"	15,400,000	
Dobbeltspor Lille Bælt—Lunderskov—Esbjærg	11,5	75	4,200,000	500,000	"	4,700,000	Herunder Aarhus Godsbanegaard og Randers Station.
— Lille Bælt—Randers	22,4	75	13,600,000	2,500,000	"	16,100,000	
Til Sporforstærkning og Forbedring af Sporstiftestiftings- og Signalanlæg			2,000,000	"	"	2,000,000	
Bejle—Vandel—Varde	10,7	45	2,980,000	320,000	350,000	3,650,000	Herunder beregnet 482,000 Kr. for Erhvervelse af Bejle-Vandel Banen.
Bejle—Gibe—Hølstebro.	14,9	45	4,360,000	570,000	540,000	5,470,000	Herunder beregnet 1,100,000 Kr. for Erhvervelse af Bejle-Gibe Banen
Viborg—Herning	6,5	45	1,900,000	250,000	320,000	2,470,000	
			93,576,600	÷ 1,510,000	3,490,000	95,556,600	