

flaaede Regler i Afholdelsen af Udgifterne ved den ommeldte Udvidelse af Billetsalgstæderne. Samtidig med Billetsalgstæderens Udvidelse maa det anses for ønskeligt ved Anlæg af et Dmløbsspor at etablere Krydsningsstationer paa disse, idet der paa de paagældende stærkt trafikkede Strækninger af Hovedbanen for Tiden er en Afstand af 1,7 Mil mellem de Stationer, hvor Togkrydsning kan finde Sted. Udgifterne, som ville komme til at paahvile Statsbanerne dels ved Oprettelsen af de udvidede Ekspeditioner dels ved Etablering af Krydsningsstationerne i Overensstemmelse med de vedlagte 2de Planer ville for Rjedssteds Vedkommende andrage ca. 50,000 Kr. og for Hattings Vedkommende ca. 55,000 Kr., heri dog ikke indbefattet Udgifterne ved de i Anledning af Dmløbsporens Anlæg fornødne Ureal-erhvervelser, der foreslaas afholdte af Konto § 27 II. B. a.: „Til Erstatning for Tab og Skade ved Jernbane- og Havneanlæg“. De foranførte Beløb søges herved bevilgede under Forudsætning af, at der opnaas Enighed med Beboerne om Deltagelse i Udgifterne til Udvidelsen efter de almindelige Regler.

Til II. A. a. 15. Samme Beløb som for Finansaaet 1896—97.

Til II. A. b. Som oplyst i Anmærkningerne til Finanslovsforlaget for 1895—96 ad § 28 II. A. b. er det paaregnet med en Udgift af 4 a 500,000 Kr. at kunne gennemføre en Forstærkning af Ballastlaget paa de sjællandske Statsbaner samt med en Udgift af ca. 200,000 Kr. at kunne anbringe sværere Staalstinner paa Strækningen Kjøbenhavn—Klampenborg. Af de samme Grunde som der er anført med Hensyn til Udveksling af de tilstedeværende Skinner paa Strækningen Kjøbenhavn—Klampenborg med Skinner af større Profil, maa det anses for meget ønskeligt, at Banestrækningen Kjøbenhavn—Korsør, der befares af det største Antal svære Tog og Eksprestog, samtlig med, at Ballastlaget forstærkes, forsynes med Staalstinner af samme Profil, 37 kg. pr. Meter, som Strækningen Helsingør—Klampenborg—Kjøbenhavn. Ovenanførte Beløb vil dog kun tilstrække saavidt, at en Del af Strækningen Kjøbenhavn—Korsør vil kunne blive forsynet med sværere Skinner i Forbindelse med Ballastlagets Forstærkning, og det vil saaledes være nødvendigt, at der i de kommende Aar stilles yderligere Beløb til Raadighed i nævnte Djemed. For Finansaaet 1897—98 søges bevilget 200,000 Kr., idet det bemærkes, at det er Hensigten at anvende de Skinner, som ville indvindes ved den foreslaede Udveksling paa fornævnte Banestrækning, og som maatte findes egnede til fornøjet Indlægning i Hovedspor, paa Frederiksbundsbanen og den jydsk Sydbane, da disse Banestrækninger, der nu kun have 45 lbs. Staalstinner, blive saa stærkt trafikkede, at det i den nærmeste Fremtid vil være nødvendigt at forøge Styrken af deres Sporbygning til den sædvanlige paa Hovedbaner, nemlig 63 lbs. Skinner.

Til II. A. c. Det under denne Konto opførte Beløb er paaregnet til:

1. Opførelse af en ny Hovedbygning paa Charlottenlund Station	130,000 Kr.
2. Udvidelse af Hovedbygningen paa Klampenborg Station	43,000 —
3. Indførelse af elektrisk Belysning i Klampenborgtogene	122,000 —
	295,000 Kr.

Med Hensyn til de enkelte Poster bemærkes i øvrigt.

ad 1. Hovedbygningen paa Charlottenlund Station henstaar endnu i samme Skikkelse som i Aaret 1863, da Klampenborgbanen blev aabnet for Drift, og de eneste Bygninger, der senere ere komne til, ere en Ventesal for III. Klasse Passagerer Syd for Hovedbygningen samt et større Bisvoir. Alt i længere Tid har der været Trang til Udvidelse af og Forandring i Lokaliteterne paa Stationen, nemlig for saa vidt angaar Ventesale og Passager, men man har ment, at man, forinden der fremsattes Forslag i saa Henseende, burde have Oversigt over de Modifikationer i Benyttelsen af Klampenborg Banens Stationer, som Anlægget af Rystbanen vilde medføre. Paa Charlottenlund Station vil efter Rystbanens Aabning de Best for Sporene beliggende Anlæg vedblivende blive anvendte ubelukkende for den Nord fra kommende og Syd paa gaaende Persontrafik, og den eneste Forandring, der vil indtræde, er, at de Syd paa gaaende Tog ville blive at dirigere til to forskellige københavnske Stationer, nemlig afvekslende til den nuværende Klampenborg Station og til den nye Østerbro Station. Man har derfor haft Opmærksomheden henvendt paa under den stærke Sommertrafik at kunne adskille Passagererne til de to nævnte københavnske Stationer. Et Forhold, der derhos i høj Grad taler for en betydelig Udvidelse af Charlottenlund Station, er den stærke Bebyggelse, der i de senere Aar har fundet Sted i Stationens Omegn, og den Omstændighed, at de der opførte Bygninger for en stor Del benyttes til Beboelse hele