

tigt at udelade den Del af samme, der angik Slagelse—Korsør, for at sammes Detail kunde blive gjort til Genstand for en yderligere Prøvelse, der mulig kunde føre til, at Planen for saa vidt ad Aare fremkom i en forandret Skikkelse. En Betragtning af Kortet turde nemlig vise, at de nuværende Stationsforhold ved Korsør, hvis Grundlag er den i 1853 alene med den almindelige Dampskibsart for Dje anlagte Station, hvortil knytter sig de i Aarene 1882 og senere Aar indrettede Dampfærgelejer med tilhørende Baneanlæg, give en lidet heldig Ordning, der, naar det ses baade fra Jærnbane- og Dampskibstrafikens samt fra Korsør Havns og Byens Standpunkt, næppe vilde blive heldigere ved den projekterede Omordning. Udgifterne for selve Stationens Vedkommende andrage efter Bilagene til det Lovforslaget vedføjede Hovedoverslag i alt 346,870 Kr. foruden Ekspropriationsudgifter, kalkulerede til 224,300 Kr., Beløb, der ville være at tage i Betragtning ved Bedømmelsen af Merudgiften ved en eventuel 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, en Flytning, som efter hvad der er Udvalget meddelt, tidligere har været Genstand for Jærnbanebestyrelsens Overvejelse. Efter det hoslagte, gennem Ministeriet for offentlige Arbejder erhvervede reducerede Hovedoverslag, der slutter sig til de Poster, der findes opførte paa Lovforslagets Overslag, vil det i Forslagets § 2 opførte Beløb af 3,970,000 Kr., naar alt, hvad der vedrører Strækningen Slagelse—Korsør, udelades, være at nedsætte til 2,740,000 Kr.

Saafernt Lovforslaget alene havde omfattet Dobbeltsporet og de af sammes Anbringelse følgende nødvendige Forandringer paa Stationerne og selve Linien, vilde det efter det oplyste ikke have været forbundet med Banfelighed for Udvalget at afgive Betænkning over Lovforslaget. Banfelighederne ere fremkomne derved, at Lovforslaget ikke blot har medtaget, hvad Tilvebringelsen af Dobbeltsporet med Nødvendighed fører med sig eller dog paa Grund af den nøje Forbindelse med Forslagets Hovedgenstand gør hensigtsmæssigt, saasom en fuldstændig Ombygning af Broen over Baarby Åa (204,000 Kr.), men tillige Forandringer paa saa godt som alle Stationer, der til Dels ere uafhængige af Dobbeltsporet, uden tilstrækkelig Vejledning for Udvalget af, hvad der er nødvendig Konsekvens af Dobbeltsporet, og hvad der af andre Grunde formenes at burde medtages. Man skal i saa Henseende eksempelvis henvide til, at det er paatænkt paa Stationerne at anbringe  $1\frac{1}{4}$  Mil ny Sidespor (233,800 Kr.) og at foretage Flytning af ældre Sidespor m. m. (65,400 Kr.), hvad der formentlig gaar betydelig ud over det af Hensyn til Dobbeltsporet fornødne, at anbringe 2 Trappeviadukter ved Roskilde Station (30,000 Kr.), 1 do. ved Korsør Station (16,000 Kr.) og en Vejbros over samme Station (80,000 Kr.) samt at foretage mer eller mindre betydelige Forandringer af 9 Stationer (730,000 Kr.) — derunder Anbringelse af Persontunneler paa Roskilde og Slagelse Stationer (90,000 Kr.), Tilvebringelse af elektrisk Belysning paa Banegaardspladserne i Roskilde og Korsør og i Bygningerne sammeledes (95,000 Kr.) og Flytning af Forlev Station m. m. (42,000 Kr.) — foruden en Ekspropriation paa sidstnævnte Sted (anslaet til 10,070 Kr.). Af de fornævnte Eksempler hører Tilvebringelsen af den elektriske Belysning — en Foranstaltning, med Hensyn til hvilken Udvalget paa Grund af Anlæggets Kostbarhed, Belysningens Dyrhed og Konsekvenserne over for andre Stationer nærer megen Betænkning — aabenbart til de Anlæg, der ere uafhængige af Dobbeltsporet, medens omvendt dette ventelig nødvendiggør en begrænset Anbringelse af ny Sidespor med Flytning af ældre; baade det ene og det andet gælder om en stor Del andre Poster. Det forekommer nu Udvalget, at det havde været det hensigtsmæssigste paa Lovforslaget kun at medtage Dobbeltsporet og hvad der fremtraadte som den naturlige Følge af samme; de øvrige