

rallelspor (deraf 1 for Persontrafik) og 1 nyt Spor, særlig beregnet paa Godstrafik, samt at forsøge Længden af de nuværende Spor og Antallet af Forbindelsessporene til og fra disse. Disse Foranstaltninger medføre Flytningen af Stationens Vognhus, med tilhørende Betjentbolig og af Lokomotivremisen, der i hvert Fald vilde være for lille til tillige at rumme de til Besørgelsen af Trafikken paa Dampfærge-sporene og paa Halkovbanen fornødne Maskiner, og gjøre det ligeledes nødvendigt, at den store Dreiestrube paa Stationen maa anbringes paa et andet Sted. Et nyt Vognhus vil hensigtsmæssigt kunne anbringes ved den sydlige Ende af Stationen omtrent hvor Stationsforvalterens Have er beliggende, medens en ny Lokomotivremise bør anlægges paa et dertil erhvervet Areal ved den nordlige Ende af Stationen. Foruden de fornævnte Arbejder vil det endvidere være nødvendigt at opføre en mindre Bygning til Brændsel og Vaskeri samt en Bolig for de Embedsmænd og Funktionærer, som nu have Bolig i de Bygninger, der maa nedrives, ligesom der maa foretages forskellige mindre Foranstaltninger, saasom Forlængelse af Perronen, Opførelse af en Kvaerampe m. V.

Omkostningerne ved samtlige de fornævnte Arbejder ere ifølge et derover udarbejdet Overflag anslaaede til ca. 340,000 Kr.

Som ansørt i Anmærkningerne til Finantslovforlaget for 1882-83 ad § 27 II. c. vil den Omstændighed, at det har vist sig nødvendigt at forhøje Dækshøiden paa de til Farten paa Storebelt bestemte Dampfærger fra  $6\frac{1}{4}$  til  $9\frac{1}{4}$  Fod, medføre en Overstridelse af den i Loven af 23de April 1881 meddelte Bevilling til Stable-ring af Dampfærgeforbindelsen over Beltet. Hvor stor denne Overstridelse vil blive, kan endnu ikke vides. Det antages imidlertid, at den, bortset fra de til Expropriationen medgaaende Udgifter, ikke vil blive større end ca. 60,000 Kr. eller omtrent det samme Beløb, som vil medgaae til Anlæget af Forbindelses-sporene til Dampfærgehaven i Korsør og Opførelsen af en dækket Halle sammesteds. Det til disse Anlæg fornødne Beløb foreslaaes derfor særligt bevilget, og er i Overensstemmelse hermed det ovennævnte Beløb indbefattet i den i nærværende Lovforslag optagne Sum.

Af Hensyn til, at Dampfærgeforbindelsen over Store Belt ifølge Loven af 23de April 1881 skal være etableret inden Udgangen af Finantsaaret 1882-83, vil det være nødvendigt, at Arbejderne bringes til Udførelse i Løbet af dette Finantsaar.

Naar Sorø og Ringsted Stationer skulle være istand til at fyldestgjøre den Opgave, der stilles til dem, ikke blot at være Lokalstationer for de paagældende Byer, men tillige være hensigtsmæssige Krydsningsstationer, vil det være nødvendigt, at der her foretages saavel en For-

øgelse af Antallet af Parallels-porene, saaledes at undertiden mere end 2 Tog kunne krydse sammesteds, som en Forlængelse af disse Spor, saaledes at de længste Tog uden Ulempe kunne krydse hinanden. Endvidere bør der tilveiebringes en bekvem, tilbørlig overdækket Perron mellem 1ste og 2det Spor, hvorhos Hovedperronen bør forlænges, og endelig maa der sørges for en bekvem og hurtig Vandforsyning for Lokomotiverne.

Gjennemførelsen af disse Forandringer medfører for Sorø Stations Vedkommende Nødvendigheden af, at det nuværende Vognhus og Cisternehuset samt den store Dreiestrube paa Stationen og de nuværende Lokalteter for Godstrafikken Syd for Hovedsporene maa fjernes, for at de nye Spor kunne føres igjennem. De nuværende Lokalteter ere imidlertid ogsaa i andre og væsentligere Henseender til Hinder for Fyldestøjrelsen af de ovennævnte Fordringer. En bekvemmere Hovedperron for Stationen, der absolut maa skaffes tilveie, eftersom den nuværende Perron kun har en Bredde af 5 à 6 Alen, kan ikke bringes tilstede uden ved en Flytning af Hovedsporene paa Stationen eller af Hovedbygningen sammesteds. En Flytning af Sporene maa allerede af den Grund anses for utilraadelig, at den vilde medføre meget skarpe Kurver paa selve Banegaarden. Selv om man imidlertid maatte kunne bortse herfra, er der andre væsentlige Omstændigheder, der tale imod Bibeholdelsen af den nuværende Hovedbygning. For det Første vilde man nemlig ikke kunne benytte den tilstedeværende Hovedperron i Forbindelse med den nye Melleperron, da den har en betydelig større Højde, end den under saadanne Forhold bør have. Man maatte derfor tillige sænke Hovedperronen, hvilket atter vilde medføre, at Gulbet i den nuværende Hovedbygning maatte sænkes. Dette vilde imidlertid være et forholdsvis meget bekosteligt Arbejde og vilde derhos medføre meget uformelige Lokaler. Fremdeles vilde det være nødvendigt at opføre en ny Bygning til Bolig for Stationsforstanderen, da et tidsvarende Restaurationslokale, hvis Tilstedeværelse er en Nødvendighed paa en saa vigtig Krydsningsstation, som Sorø Station dels er, dels i Fremtiden vil blive, ickun vilde kunne indrettes i Forvalterens nuværende Leilighed i Hovedbygningen. Den nuværende Hovedbygningens Konstruktion vil endelig være til Hinder for, at de øvrige Lokaler (Ventesale, Kontorer m. v.), der allerede nu ere meget for smaa, erholde den fornødne Udvidelse. Lokalerne i Bygningens Midtparti ere nemlig højere end Lokalerne i Endepartierne, saa at de i Midpartiet liggende Lokaler ikke kunne udvides ind i Endepartierne og omvendt. Som Følge heraf vil en Udvidelse herved kunne ske ved en Tilbygning til den ene eller begge af Bygningens Endre eller ved Opførelse af en 2den Etage paa Bygningens Midtparti. Derimod vilde det ganske vist være