

rallelspor (heraf 1 for Persontrafik) og 1 nyt Spor, særlig beregnet paa Godstrafik, samt at forsøge Længden af de nuværende Spor og Antallet af Forbindelses-sporene 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 Halskovbanen fornødne Maskiner, og gjøre det ligeledes nødvendigt, at den store Dreieksive paa Stationen maa anbringes paa et andet Sted. Et nyt Vognhus vil hensigtsmæssigt kunne anbringes ved den sydlige Ende af Stationen omtrent hvor Stationsforvalterens Hæde 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, Opsørelse af en Kæde-rampe m. V.

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

Som anført i Anmærkningerne til Finanslovforslaget 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 Overskridelse af den i Loven af 23de April 1881 meddelte Bevilling til Etablering af Dampfærgeforbindelsen over Beltet. Hvor stor denne Overskridelse 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 Anlægget af Forbindelses-sporene til Dampfærgehavnen i Korsør og Opsørelsen af en dækket Halle sammesteds. Det til disse Anlæg fornødne Beløb foreslaaes derfor lærligt bevilget, og er i Overensstemmelse hermed det ovennævnte Beløb indbefattet i den i nærværende Lovforslag optagne Sum.

Al Henjyn til, at Dampfærgeforbindelsen over Store Belt ifølge Loven af 23de April 1881 skal være etableret inden Udgangen af Finansi-aaret 1882-83, vil det være nødvendigt, at Arbejderne bringes til Udførelse i Løbet af dette Finansi-aar.

Naar Sorø og Ringsted Stationer skulle være ifaand 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, tilbøds 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 Bedkommende Nødvendigheden af, at det nuværende Vognhus og Cisternehuset samt den store Dreieksive paa Stationen og de nuværende Lokaliteter for Godstrafikken Syd for Hovedsporene maa fjernes, for at de nye Spor kunne føres igennem. De nuværende Lokaliteter ere imidlertid ogsaa i andre og væsentligere Henseender til Hinder for Fyldestgjørelsen 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 den 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 Gulvet i den nuværende Hovedbygning maatte sænkes. Dette vilde imidlertid være et forholdsvis meget besværligt 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, ifkun vilde kunne indrettes i Forvalterens nuværende Leilighed i Hovedbygningen. Den nuværende Hovedbygningens Konstruktion vil endelig være til Hinder for, at de øvrige Lokaler (Bentesale, 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 Midtpartiet liggende Lokaler ikke kunne udvides ind i Endepartierne og omvendt. Som Følge heraf vil en Udvidelse hverken kunne ske ved en Tilbygning til den ene eller begge af Bygningens Ender eller ved Opsørelse af en 2den Etage paa Bygningens Midtparti. Derimod vilde det ganske vist være