

at Dobbeltspor anlægges fra Roskilde til Ringsted, og at disse og de mellemliggende Stationer gives en passende Udvidelse til Optagelse af Dobbeltsporet og flere Godsspor ligesom til Sikring af Toggangen og til Forbedring af Stationsanlægene. Hertil foreslaas et Beløb af 1,630,000 Kr., idet man uden Aftorning foreslaar bevilget i Genhold til Overflagets Poster 1—9 de til Milelængden, 4,2 Mil, svarende og til Stationerne paa disse Poster beregnede Beløb, og for Stationernes Vedkommende foreslaas bevilget til Udvidelse af Roskilde Stationsanlæg 250,000 Kr., Viby Stations 15,000 Kr., Borups 10,000 Kr. og Ringsteds 125,000 Kr., fordi Ringsted bliver Dobbeltsporets Endestation samt endelig med Flertallets Motivering til Administration og usordfete Udgifter 4 pCt. af Overflagsbeløbet. Specieat anføres, at i Beløbet til Roskilde Station ikke foreslaas bevilget Trappeviadukter, som anses for ikke paatrængende nødvendige og altid kunne tilføjes, heller ikke til Perrontunnel, som forekommer Mindretallet aldeles oversflødig og for saa vidt kun til Gene for Publikum, naar de lave Perroner bibeholdes; men med Hensyn til Afskaffelse af disse og Obergang til høje Perroner, da har Mindretallet opgivet alt Haab; saa længe den nuværende Styrelse angiver Principperne, naar henses til den i Bilag 2 til nærværende Betænkning afgivne Erklæring i dette Spørgsmaal, som ganske overser, at Verdens ulige bedste Jærnbanedrift, Englands, kun kender høje Perroner og altsaa har fundet Midler til Fjernelsen af de fremhævede Mangler, Midler, som da ogjaa ligge nær nok for.

§ Betragtning dernæst af Faren ved at holde de nuværende 2 Dampfærgelejer i Korsør saa anstrengt benyttede, at en alvorlig Bristning af de normale Forhold paa et eller andet Punkt i et særlig spændt Øjeblik — f. Eks. ved Overførelsen af de uendelige Masser af Eksportflæsk fra Slaughterierne, som angives til 2 Gange ugentlig 30—40 Bognadninger — vil kunne afstedkomme en hel Kalamitet, foreslaar Mindretallet det øjeblikkelige Anlæg af et nyt

Færgeleje Side om Side med det sydligste af de eksisterende; og for at faa en tilfredsstillende Ordning paa Personfærdselsforholdene i det hele over Korsør under samtidigt Hensyn til 1) Dampfærgetrafikken, 2) Kielersfarten, 3) Smaadampstibsfarten og 4) Korsør By og Omegn, hvilken Strøm efter Dampfærgetraffikkens uhyre Opsving selvfølgelig ikke kan ledes fyldestgørende over det Stationsanlæg, der konstrueredes Fjerdedelen af et Aarhundrede før Dampfærgernes Opstaaen, foreslaas, at Korsør Station henflyttes til en Plads ved Dampfærgelejerne med skyldigt Hensyn til Dampstibsfarten og der anlægges som en besteden, men bekvem Station, samt at der ved dens Anlæg tages det Hovedhensyn, at de rejsendes Afgang fra Toget til Dampfærgerne og omvendt bliver saa bekvem som paa nogen Maade muligt.

For at opnaa Gennemførelsen af disse Forslag maa Lovforslaget formes som neden for angivet, hvor Titelen og særlig § 1, men for øvrigt ogsaa §§ 2, 3 og 4 er dannet efter det nærliggende og adækvate Forbillede fra Loven af 30te Marts 1889 om: 1) Anlægget af Dobbeltsporet Hellerup—Holte, 2) Flytningen af Helsingørs Station til Havnen og 3) Anlægget af et Dampfærgeleje, og hvor saa en ny § 5 knyttes til som Udtryk for Bestræbelsen for at skaffe Ro i Korsør Havn og en sikrere Indsejling til Fordel for haade Dampfærge- og navnlig Dampstibstrafikken.

Et 3dje Mindretal (H. C. Hansen) er enig med alle Udvalgets øvrige Medlemmer om, at en Forbedring af vore Traffikmidler paa Sjælland er nødvendig i en nær Fremtid, men har en meget afvigende Mening om, i hvilket Omfang og i hvilken Retning en saadan Forbedring bør iværksettes.

Mine Anstuelser om dette Spørgsmaal adstiller sig fra de øvrige Udvalgsmedlemmers ved den Grundbetragtning, at en fortsat Udvikling af Banevæsenet paa Sjælland bør foregaa i sydlig i Stedet for, som foreslaaet, i vestlig Retning.