

snart blive Tale om Nødvendigheden af kostbare Elevatoranlæg og under alle Omstændigheder om en forøget Arbejdsstyrke. En Omdannelse af de lave Perroner til høje kræver fremdeles en Løftning af Gulvet i Stationsbygningerne, det er lagt i Højde svarende til de her almindelig anvendte Perroner, og Nødvendigheden af en saadan Gulvløftning vil i Virkeligheden sige det samme som Nødvendigheden af en fuldstændig Ombbygning af Stationsbygningen, altsaa en overordentlig kostbar og tilmed uproductiv Foranstaltning.

Ved høje Perroner hæfter fremdeles den Ulempe, at Efterlynet af alle ved samme holdende Togs Mælkasker og Hjul vansteliggøres. Denne Ulempe bortfalder kun paa Stationer, hvor der, som i Helsingør, forefindes en Perron for afgaaende og en anden for ankommende Tog, idet man under disse Forhold succesfuldt kan undersøge hver af Togets Sider, efterjorn disse vende bort fra Perronen.

Idet man derfor i Almindelighed ikke kan anbefale en Overgang til forhøjede Perroner (800—900 m/m over Skinnetop) kan det oplyses, at i vore Nabolande Sverige og Norge ere Perronerne's Maksimalhøjde fastsat til 350 m/m, og i Tyskland anbefales i Henhold til „Technische Vereinbarungen“ af 1889 Anvendelsen af en Perronhøjde af 210 m/m, medens et Højdemaal af 380 m/m er tilladt.

Hvad særlig Roskilde Station angaar, skal bemærkes, at den oprindelig har været forsynet med en høj Hovedperron. Men da denne skulde udvides i Bredden ved Sydbanens Anlæg, og to Mellemperroner samtidig tilvejebringes, bestemte man sig for at fremstille alle tre Perroner som lave for ikke at lægge Hindringer i Vejen for Publikums og Banepersonalets Afgang fra Hovedperron til Mellemperron og omvendt. Nu er der vel i Forslaget til Stationens Udvidelse paaregnet tilvejebragt en Tunnelforbindelse mellem Perronerne, og en af de paapegede Hindringer for de høje Perroner er derved bortfalden. Men de andre Ulemper vedblive at bestaa, og ved Anbringelse af høje Perroner ville Elevatoranlæg til Befordring af Gods- og Postfager mellem Perronerne næppe kunne undgaaes. Perronerne's Forhøjelse, Løftning af Gulvet i Bygningerne og de derved foranledigede Forandringer i disse og Anlægget af en Elevator vil medføre en Beføstning af omtrent 110,000 Kr. ud over det i Forslaget til Stationsudvidelsen beregnede Beløb. Skulde det blive nødvendigt at give Postvæsenet sin særlige Tunnel med Elevatoranlæg, vil Udgiften stige til 170,000 Kr.

Hørring.

Fr. Mortensen.

Til Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Anlæg af Dobbeltspor paa Banestrækningen Roskilde—Korsør.