

derved, at de hidtil paa Fyrskibet benyttede Fyr- og Taagesignalapparater vil kunne anvendes paa Fyrtaarnet. Udgifterne er anslaaede til 108 000 Kr. der fordeler sig saaledes:

|  |            |
|--|------------|
| Fundament til Fyrtaarnet .....                     | 80 000 Kr. |
| Overflytning af Fyr- og Taagesignalapparater ..... | 5 000 —    |
| Inventar .....                                     | 1 500 —    |
| Lysbaaer .....                                     | 16 000 —   |
| Tilfældigt og uforudset .....                      | 5 500 —    |

Ialt... 108 000 Kr.

Da den aarlige Udgift ved Driften af Fyrskibet har beløbet sig til ca. 10 000 Kr. og Udgiften til Betjening af Fyret er anslaaet til ca. 6 000 Kr., vil der opnaas en aarlig Besparelse paa ca. 4 000 Kr. ved Gennemførelse af de foreslaaede Foranstaltninger, som man meget skal anbefale.

Til A. II. *Anlæggene. B. Udgift. 1. De bestaaende Jernbaneanlæg. k. Anlæg af et 2det Spor paa Banestrækningen Taulov-Lunderskov (1ste Bidrag).* Ved Finanslovene for Finansaarene 1906—07 og 1907—08 blev der under Konto § 27. II. A. g. bevilget for hvert Finansaar 225 000 Kr. tilsammen 450 000 Kr. til Anlæg af et 2det Spor paa Banestrækningen fra Fredericia til Taulov. Som fremhævet i det Ændringsforslag, der laa til Grund for den førstnævnte af de to Bevillinger (Rigsdagstidende for 1905—06 Tillæg B, Spalte 373—376) var der allerede da Vanskeligheder forbundne med rettidig Fremførelse af Togene paa Banestrækningen fra Fredericia til Lunderskov, og man forudsaa, at det vilde blive nødvendigt til sin Tid at anlægge et 2det Spor paa hele denne Strækning, men mente dog foreløbig at kunne indskrænke sig til at forsyne Strækningen fra Fredericia til Taulov med et 2det Spor. Der er derhos paa det anførte Sted gjort nærmere Rede for, hvilken Betydning det har ogsaa for Forbindelserne med Udlandet og særlig med England og derigennem for Udførslen af Landbrugsprodukter, at Togene føres rettidigt mellem Fredericia og Lunderskov. I den siden da forløbne Tid er Trafikken paa denne Strækning steget betydeligt. Fra Finansaaret 1904—05 til Finansaaret 1911—12 er Persontrafikken saaledes steget med ca. 25 pCt. og Godstrafikken med ca. 50 pCt.

Det vil derfor være nødvendigt nu at forlænge det nye 2det Spor fra Taulov til Lunderskov, hvor Banen forgrener sig til Vamdrup og Esbjerg.

I Forbindelse med Anlægget af det 2det Spor maa der foretages forskellige Udvidelser og Forandringer paa Stationerne paa denne Strækning. Lunderskov Station maa saaledes underkastes en længe tiltrængt Udvidelse. I Hovedbygningen er nemlig baade de for Publikum og de for Tjenestepersonalet bestemte Lokaler for indskrænkede til Bestridelse af den nuværende Trafik. Perronerne er for korte og for smalle og Sporanlægget for lille. Som vist paa det hermed følgende af Generaldirektionen udarbejdede Forlag foreslaas der opført en ny Hovedbygning, anlagt længere og bredere Perroner og foretaget en Udvidelse af Stationens Sporanlæg. Remiseanlægget forudsættes samtidig flyttet, da det nu er saaledes beliggende, at det forhindrer en Udvidelse af de øvrige Stationsanlæg.

Da det endnu ikke kan overses, hvilke Forandringer paa Kolding Station, der vil blive en Følge af Tilslutningen af den i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6, Nr. 43 omhandlede private Jernbane fra Troldhede, paa hvis Anlæg og Drift der under 11. Juni 1913 er meddelt Eneretsbevilling, indskrænker man sig for denne Stations Vedkommende til at foretage de fornødne Forandringer af Sporene.

Paa Holdepladserne Eltang og Ejstrup er der forudsat udført nogle nødvendige mindre Udvidelser af Læssespor og Læssevej og for Ejstrups Vedkommende foreslaas der opført nye Bygninger Nord for Banen, idet de nuværende dels er for indskrænkede og dels har en uheldig Beliggenhed umiddelbart ved en offentlig Overkørsel. Paa Taulov Station maa der anlægges Overhalingsspor, men iøvrigt forudsættes der ikke foretaget nogen Forandring.

Paa de hermed følgende Planer er vist, hvorledes de nævnte Holdepladser er tænkt udvidede, og hvorledes det nye Spor forudsættes tilsluttet.

Ved Forslagets Udarbejdelse har man i Lighed med, hvad der har fundet Sted ved de senere Dobbeltsporanlæg, bestræbt sig for at bringe de offentlige Overkørsler ud af Skinnehøjde ved at føre Vejen enten over eller under Banen, og dette vil for de fleste Overkørsler kunne lade sig gøre uden særlige Vanskeligheder.

Omkostningerne, der paa Grund af, at Jordarbejdet vil blive ret betydeligt,