

og at der paa Strækningen findes mange Broer, vil blive forholdsvis store, er anslaaede til 2 265 000 Kr., der fordeler sig saaledes:

Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab .....	7 230 Kr.
Jordarbejde .....	397 000 —
Skæring med Vandløb og Veje .....	408 930 —
Overbygning .....	757 487 —
Banehegn .....	19 280 —
Telegraf-, Telefon- og Sikringsanlæg .....	259 000 —
Stationsanlæg .....	277 620 —
Administration og tilfældige Udgifter .....	138 453 —
	2 265 000 Kr.

I Overslaget er efter Forhandling med Telegrafdirektoratet optaget et Beløb paa 17 950 Kr. for Statstelegrafvæsenets Flytning af en fælles Stangrække mellem Kolding og Taulov, idet Udgifterne til dette Arbejde i Henhold til den bestaaende Overenskomst mellem Telegrafvæsenet og Statsbanerne skal bæres af disse. Til de øvrige Udgifter til saadanne Forandringer af Statstelegrafvæsenets Ledninger, som dette Arbejde maatte nødvendiggøre, vil fornøden Bevilling blive søgt paa Telegrafvæsenets Budget.

Udgifterne foreslaas delte over tre Finansaar, saaledes at der paa Finansaaret 1914—15 bevilges 200 000 Kr.

Udgiften til Erhvervelsen af den fornødne Grund samt Omkostningerne ved Afholdelsen af de ved Erhvervelsen fornødne Ekspropriationsforretninger m. v. foreslaas af Bevillingerne til henholdsvis „Erstatning for Tab og Skade ved Jærnbaneanlæg“ og „Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger, Taksationer m. v. vedrørende Statens Jærnbaneanlæg“.

Ved de Ekspropriationer, som maa foretages i Anledning af de heromhandlede Anlæg, foreslaas Bestemmelserne i Forordning af 5. Marts 1845 bragt i Anvendelse.

Til A. II. *Anlæggene. B. Udgift. 1. De bestaaende Jærnbaneanlæg. 1. Forbedring af Ballastlaget* Med Hensyn til det under nærværende Konto opførte Beløb henvises til det i Bemærkningerne til § 2 A. I. B. 3. b. 2. under Lit. f. anførte om Indførelse af Stenballast.

Til A. II. *Anlæggene. B. Udgift. 1. De bestaaende Jærnbaneanlæg. m. Anskaffelse af en Færge til Masnedøoverfarten m. m.* Overfartsforholdene mellem Masnedø og Orehoved har i længere Tid været særdeles vanskelige og mangelfulde, saaledes at de har været en Hindring for en tilfredsstillende Gennemførelse af Trafikken mellem København og henholdsvis Berlin og Hamborg over Gjedser.

Det har saaledes af Hensyn til denne Overfart været umuligt at gennemføre Vogne med III. Kls. Pladser mellem København og Hamborg saavel i Dag- som Nathurtigtogene, og Vogne med I. og II. Kls. Pladser mellem de 2 Byer har kun kunnet gennemføres med Dagtogene, men derimod, bortset fra Sovevognene, ikke med Nattogene.

Herved paaføres der de rejsende Ulemperne ved Omstigningerne saavel i Masnedø som Orehoved.

Tilsvarende Ulemper paaføres ogsaa en stor Del rejsende mellem København og Berlin, som Følge af, at man ikke har kunnet føre tilstrækkelig mange Vogne over mellem Masnedø og Orehoved, hvorfor en Del af de gennemgaaende rejsende maa benytte Pladserne i de Vogne, der kun føres igennem mellem Berlin og Orehoved.

Der er nu derhos fra det tyske Reichspostamt fremsat Ønske om, at der i Stedet for den kombinerede Post- og Rejsegodsvogn, der for Tiden løber mellem København og Berlin i Daghurtigtogene, i Lighed med, hvad der sker i Hurtigtogene om Natten, maa blive indsat en hel Postvogn og en hel Rejsegodsvogn i disse Tog.

Da det endvidere maa anses for nødvendigt at stræbe henimod, at ivøre hurtigste Tog fremtidig udelukkende sammensættes af Truckvogne, der paa Grund af deres Længde indtager større Plads, vil Vanskelighederne blive yderligere forøgede.

Den eneste rationelle Løsning af Trafikspørgsmaalet paa denne Rute er Tilvejebringelsen af en fast Forbindelse mellem Masnedø og Orehoved, og denne Løsning maa før eller senere komme.

Selv om Etableringen af en saadan Forbindelse allerede var sikret, vil det imidlertid tage saa lang Tid, inden den kan tages i Brug, at man forinden maa træffe