

nyttede, at en alvorlig Bristning af de normale Forhold paa et eller andet Punkt i et særlig spændt Øjeblik vilde kunne afdækkede komme en hel Kalamitet, at der øjeblikkelig burde strides til Anlæg af et nyt Færgeleje, og stillede tillige Forslag om at flytte Korsør Station til en Plads ved Dampfærgelejerne med skyldigt Hensyn til Dampskibsarten og saaledes, at der ved dens Anlæg toges det Hovedhensyn, at de rejsendes Afgang fra Toget til Dampfærgerne og omvendt blev saa bekvem som paa nogen Maade muligt.

Allerede under Udvalgets Behandling af Lovforslaget var der med Ministeriets Skrivelse af 17de December 1896 tilfattet Udvalget en Skitseplan til en Flytning af Stationen (Rigsdagstidende 1896—97, Tillæg B. Sp. 1607 ff.), udarbejdet i Henhold til de Udtalelser, som fandtes i den ovenfor anførte Beretning af 20de April 1896 og gaaende ud paa at flytte Stationens Hovedbygning til Terrainet udfor Havnens nordre Bolværk og en dermed følgende Forklæning af Dampskibenes Anlægsplads hen til samme Bolværk, hvorhos Skitseplanen forudsatte Anlæg af et 3die Færgeleje paa det foran anførte Sted Syd for de nuværende Færgelejer.

Gennemførelsen af denne Plan, der altjaa i sine Hovedtræk var i Overensstemmelse med Udvalgets Ønske, saaledes som dette var kommet til Orde i nævnte Beretning, var imidlertid fraraadet i Ministeriets ovennævnte Skrivelse, hvormed samtidigt fremsendes en ny Plan til Forbedring af Forholdene paa Korsør Station, ved hvilken der i højere Grad end ved det oprindelige Forslag var taget Hensyn til Trangen til Afhjælpning af de Mangler, som Sporforholdene paa den ældre Del af Stationen frembøde.

Stønt der paa det daværende Tidspunkt altjaa forelaa 3 Planer til Forbedring af Stationsforholdene, blev det ved Lovforslagets endelige Vedtagelse fastslaaet, at Spørgsmaalet om Banegaardens Udvidelse skulde udskydes til nærmere Undersøgelse og senere Genoptagelse og Ordning ved særlig Lov (se Lov Nr. 83 af 11te Maj 1897 § 1 in fine).

Efter den saaledes foreliggende Anledning har en saadan Undersøgelse nu fundet Sted, og som Resultat af samme er fremkommen den vedhæftede Plan.

Som det vil fremgaa af Planen, er denne bygget paa det historisk givne og forudsætter et Driftssystem, der falder sammen med det nuværende, og da man saaledes ved Sagens yderligere Overvejelse i væsentlige Punkter har fjærnet sig fra de Antydninger og Ønsker, der ere fremkomne fra Rigsdagens

Side, skal man, forinden der gøres Rede for Forslagets Enkeltheder, fremsætte de Grunde, der i saa Henseende have været bestemmende for Administrationen, idet der til nærmere Forstaaelse henvises til den ovenfor nævnte Skitseplan, der paa ny vil blive tilfattet Rigsdagen, og som vel ikke kan betragtes som nogen fuldt udarbejdet Plan, men som dog formentlig i sine stiftesmæssige Træk er tilstrækkelig oplysende, saaledes at en Sammenholdning mellem de to Planer laeder sig udføre.

Angaaende den paa Skitseplanen af 1896 viste Stationshovedbygning, der muligens er noget større i sit Areal end af Landstingsudvalget forudsat, bemærkes, at naar Stationens nuværende Hovedbygning skal overgaa til andet Brug (Godsstrafik), og en hel ny Hovedbygning opføres, vil det ikke kunne anses forvarligt at give samme, der vil komme til at gøre Tjeneste som Endestationsbygning for en for Landets Kommunikationsvæsen særdeles vigtig Banestrækning, en mindre Udstrækning eller anden Anordning end som paa Skitsen antydet, idet alle de til en saa vigtig Stations Brug hørende Lokaliteter af forskellig Art da maa samles her, medens man ikke deraf, at Stationen for nogle af de Trafikarter, til hvis Betjening den skal gøre Tjeneste, kun vil være at betragte som et rent Gennemgangssted, bør kunne drage den Slutning, at Stationens Lokaliteter kunne indskrænkes til alene at skulle gøre Fyldest for den relativt set dog ret indskrænkede lokale Trafik.

Ved Bedømmelsen af Hensigtsmæssigheden af en Station som den paa Skitsen angivne, altjaa beliggende paa Terrainet ved Havnens nordre Bolværk, maa man imidlertid som alt bemærket skelne mellem 3 ganske forskellige Trafikarter, nemlig:

Beltrafikken, Kieletrafikken og den lokale Trafik.

Hvad Beltrafikken angaar, vil det ses, at saafremt Togene med Beltrækkende skulde føres ind paa, henholdsvis ud fra, den ny paa Skitsen viste Station, maatte man give Afkald paa den bekvemme Afgang til og fra Færgerne, som Landstingsudvalget lagde saa stor Vægt paa, og som i Virkeligheden ogsaa er et ganske overordentligt stort Gode ved den nu bestaaende Ordning. De rejsende maatte føres til og fra Færgerne over Spor eller ad forholdsvist lange Omveje, modgaaende Strømme vilde paa Dage, hvor Trafikken var særlig stærk, mødes, og Rangeringen af Vogne, der skulde sættes om Bord eller i Land, hemmes og forsinkes. Ved Anlægget af overjordiske Forbindelser mellem Station og Lejer, (saaledes som antydet paa Skitsen) vilde disse Ulemper vel for en Del kunne