

maa endvidere vedblivende holde for, at Trafikken til og fra Kiel bedst og hensigtsmæssigt besørjes fra Havnens østre Bolværk og den nuværende Hovedbygning, der bør bevares som Endestation for de denne Trafik besjergende direkte Tog.

Under Henvisning til den vedhæftede Plan skal man i øvrigt bemærke, at nærværende Forslag sammenholdt med det ifjor forelagte Forslag udviser følgende Forandringer.

Den projekterede Toldesterslynshygning paa Pladsen mellem Kielerstribenes Anlægsplads og Stationens Hovedbygning foreslaas lagt med Gangsiden parallel med Bolværket, hvorved opnaas bedre Plads for Trafikken forbi Bygningen.

For at imødekomme Kommunens Ønsker foreslaas en direkte Vejforbindelse tilvejebragt fra Holdepladsen foran den nuværende Stationsbygning til Færgeetablisementet, derved at der aabnes en ca. 30 Fod bred Forbindelsesvej for kørende og gaende Færdiel, strækkende sig fra Hotel "Store Belt"s nordre Ende indtil ud for det sydligste Færgelejes Plads, hvor den er tænkt udvidet til en Holdeplads, der afsluttes mod Nord af en Ekspeditions- og Ventebygning; fra denne foreslaas en Tunnelgennemgang for Fødgængere anlagt paa tværs under Sporene som Passage til det paa den anden Side af Færge-sporene liggende Halstov Kvarter. Da denne Tunnel, tillige skal benyttes som Afgangsbvej til Færgeperonerne, er der forudsat tilvejebragt overdækkede Trappeopgange til hver enkelt Færgeperron, ligesom der foreslaas anlagt overdækkede og indhegnede Gangstier mellem Trappeopgangene og Perronerne.

Med Anlægget af denne direkte Vejforbindelse vil det blive muligt at nedlægge den offentlige Overførsel for Jærnbanevej, hvis Overførsing med Stations-sporene har voldt megen Ulempe, og hvis Benyttelse ikke har været uden Fare.

Som allerede berørt foreslaas der — overensstemmende med det derom fremsatte Forslag i den under 15de Marts 1897 af vedkommende Landstingsudvalg afgivne Betænkning over Forslag til Lov om Tilvejebringelse af Dobbeltspor m. m. paa Banestrækningen Roskilde—Korsør, jfr. Rigsdagstidende 1896—97, Till. B., Sp. 1593 og flg. — ved det søndre Færgeleje opført en mindre Ekspeditionsbygning, fra hvilken Rejsende fra Korsør By, der agte sig med Færgerne eller med de i Forbindelse med disse staaende, østpaa gaaende Tog, kunne købe Billet og faa deres Rejsegods ekspederet samt forefinde Ventesale og andre Lokalteter.

Med Sporordningen ved Færgelejerne er der foretaget nogle Ændringer og forudsat anlagt nogle flere Depotspor end angivet paa det i afvigte Rigsdagssamling forelagte Forslag. Tilføjelserne skyldes de Krav, den bestandig stigende Trafik nødvendiggør.

Den vestre Ophørselstrampe til den Baudukt, ved hvilken Halstovkørebejen efter stet Forlægning foreslaas ført over Sporene, er i Overensstemmelse med et fra Byens Side fremkommet Ønske forudsat at indmunde i Halstovbejen paa et af Kommunen paapeget Sted noget fyldligere end forudsat paa det ifjor fremsatte Forslag.

Søfartsafdelingens nuværende Kulgaard maa flyttes som Følge af Anlægget af Forbindelsesvejen mellem Holdepladsen foran Stationsbygningen og Færgeetablisementet. Afdelingens projekterede Kulgaarde ere paa Planen viste af betydeligt større Omfang end tidligere forudsat, men i Betragtning af det for denne Afdeling stadig stigende Kulforbrug har man ment ikke at burde give Kulgaardsanlægget et mindre Omfang, end Afdelingen har opgivet som fornødent.

Til Vettelse ved Kullenes Løsning fra Skib og deres Transport til Kulgaardene foreslaas, som paa Planen vist, Anlæg af et mekanisk Kullosningsapparat.

Den mekaniske Kullosning er tænkt foretaget ved Hjælp af en langs Bolværket flyttelig Kulkran, ved Hjælp af hvilken Kullene, optagne fra Skibenes Last, aflæsses i Beholdere, der ad Luftspor ere tænkte ført ovenover Søfartsafdelingens tvende Kulgaarde over den direkte Forbindelsesvej mellem Byen og Færgeetablisementet og over Stationens Hovedspor hen til Maskinafdelingens Kulgaard. Fra disse Luftspor kunne Kulbeholderne aflæsses, og de enkelte Kulgaardsarealer efter Behov skyldes. Udgiften ved Tilvejebringelsen af dette Anlæg er under Hensyn til den store Længde af Kæbelbanen fra Løstestedet til Maskinafdelingens Kulgaard anslaaet til 175,000 Kr. Med Hensyn til det økonomisk forsvarelige i at afholde en forholdsvis saa betydelig Udgift, skal man oplyse, at der paaregnes aarligt at skulle løses til Søfartsafdelingen ca. 20,000 Tons og til Maskinafdelingen ca. 15,000 Tons, eller i alt ca. 35,000 Tons Kul. Udgiften ved Løsning med Haandkraft (herunder medregnet Skibets og Leverandørens Udgifter, der ville spares, naar der anvendes mekanisk Løsning), kan ikke sættes lavere end 1 Kr. 90 Øre pr. Ton, medens den tilsvarende Udgift ved Anvendelsen af mekaniske Løseapparater efter indhentede Oplys-