

maa endvidere vedblivende holde for, at Trafikken til og fra Kiel bedst og hensigtsmæssigst besørjes fra Havnens østre Bolværk og den nuværende Hovedbygning, der bør bevares som Endestation for de denne Trafik besørgende 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 Toldstershusbygning 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 tilvebragt fra Holdepladsen foran den nuværende Stationsbygning til Færgeetablisementet, derved at der aabnes en ca. 30 Fod bred Forbindelsesvej for kørende og gaende Færdsel, strækkende sig fra Hotel „Store Velt“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 Bentebygning; fra denne foreslaas en Tunnelgennemgang for Fodgængere anlagt paa tværs under Sporene som Passage til det paa den anden Side af Færge-sporene liggende Halkov Kvarter. Da denne Tunnel, tillige skal benyttes som Afgangsvvej til Færgeperonnerne, er der forudsat tilvebragt 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 Overførsel med Stations-sporene har voldet 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 Tilvebringelse 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 gaende Tog, kunne købe Billet og faa deres Rejsegods ekspederet samt forefinde Bentesale og andre Lokaltiteter.

Med Sporordningen ved Færgelejerne er der foretaget nogle Endringer 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 Optrøjskrampe til den Via-dukt, ved hvilken Halkovborevejen efter stet Forlægning foreslaas ført over Sporene, er i Overensstemmelse med et fra Byens Side fremkommet Ønske forudsat at indmunde i Halkovvejen paa et af Kommunen paapeget Sted noget sydligere 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 Lettelse ved Kullenes Losning 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 lang Bolværket flyttelig Kulcran, 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 Tilvebringelsen af dette Anlæg er under Hensyn til den store Længde af Kabelbanen fra Lossestedet til Maskinafdelingens Kulgaard anslaaet til 175,000 Kr. Med Hensyn til det økonomisk forsvarlige 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 Losning med Haandkraft (herunder medregnet Skibets og Leverandørens Udgifter, der ville spares, naar der anvendes mekanisk Losning), kan ikke sættes lavere end 1 Kr. 90 Øre pr. Ton, medens den tilsvarende Udgift ved Anvendelsen af mekaniske Losseapparater efter indhente Oplys-