

er det vist, hvorledes dette kan ske mod Nord uden Erhvervelse af fremmed Grund, medens det mod Syd kun kan ske ved en Udvidelse i Bredden af Broen over Laen og en mindre Arcalerhvervelse paa ca. 1,3 0 □ Men Syd for denne. Paa Planen er Varehuset vist paa Stationens vestre Side, og til dets Opførelse og Anlæg af den fornødne Blads omringning samme maa der erhverves ca. 9,500 □ M. Der vil saaledes udfordres Erhvervelse af ca. 10,800 □ M. fremmed Grund, der saavel Nord som Syd for Laen er Eng. Stationsforstanderens Have vil det være nødvendigt at inddrage under Udvidelsen; men istedetfor vil der kunne udlægges Haveareal ved den nordre Ende af Stationen paa Vest siden af samme, idet her en overflødig Vognremise vil blive nedreven.

Udgifterne ved Udvidelsen ere anslaaede saaledes:

Jordarbejde.....	12,000 Kr.
Broarbejde .....	30,000 —
Sporarbejde.....	33,600 —
Varehus, nyt Perrontag til Hovedbygningen samt Udvidelse af Perronen .....	62,000 —
Brolægning og Chausering.....	22,700 —
Forskjellige anslaaede mindre Arbejder .....	16,800 —
Andre Arbejder og uforudselige Udgifter 10 pCt af foranstaaende	17,900 —

Salt... 195,000 Kr.

foruden Grunderhvervelse, der paataenkes afholdt af Kontoen for Tab og Skade ved Jernbane- og Havneanlæg. Arbejdet vil kunne fordeles paa tvende Finantsaar, i Finantsaaret 1890—91 maa ønskes til Disposition 100,000 Kr., hvilket Beløb herved søges bevilget.

Til II. o. 3. Efter den Udvikling, som Trafiken mellem Kjøbenhavns Havn og Jernbanestation har faaet, har der allerede i et Par Aar været stork Trang til Udvidelse af Havneportene. Gjennem hele Linien fra Hovedstationen ved Vesterbrogade til Havnegade paa den anden Side af Broen ved Børjen findes kun et gennemløbende Spor (Hovedsporet), fra hvilket der til de forskjellige Bolværker ved Gasværkshavnen, Nyssøsten, Langebrogade og Christiansgade udgaar blindt endende Ledespor, der paa det førstnævnte Sted ere dobbelte, paa de øvrige Steder enkelte. Dette Sporarrangement nødvendiggjør paa de 3 sidstnævnte Steder, at der ved enhver Omrangering maa føres Vogne ud paa Hovedsporet. Saalænge det var tilstrækkeligt kun at have et Lokomotiv saavel til Transport som til Rangering af Vogne, føltes denne Ulempe mindre; men anderledes stiller Forholdet sig, efterat man til Beskrivelse af Trafiken maa anvende flere Lokomotiver, idet det da ikke kan undgaaes, at det ene Lokomotiv jævnlig opholdes af det andet.

Det er navnlig ved Christiansgade, at det enkelte gennemløbende Spor er aldeles utilstrækkeligt, og hvor der derfor maa tilveiebringes Krydsningsspor, samt ved Gasværkshavnen, hvor Krydsningsspor dog kan tilveiebringes ved at den blinde Ende af det inderste Bolværksspor forbindes med Hovedsporet. Endvidere maa til Vættelse af Rangeringen ved selve Bolværkerne det enkelte Bolværksspor ved Nyssøsten og Christiansgade suppleres med et andet Spor, forenet med det første ved Dreiekkive eller Sporsifte ved de blinde Enden.

Endelig maa en Forlængelse af Bolværksportene ved Gasværkshavnen finde Sted, idet der ved denne findes en Bolværksstrækning af c. 900 Fods Længde, der aldeles ikke er forsynet med Spor, hvad der paa Grund af den Standsning, som derved foranlediges i Stibenes Vosning og Ladning, har givet Havnebestyrelsen Anledning til at fremkomme med en indtrængende Anmodning om Tilveiebringelsen af Spor ved denne Bolværksstrækning.

Paa den hermed følgende Plan ere de foran anthede Forøgelses af Havneportene angivne med røde Linier, medens de eksisterende Spor ere angivne med blaå.

§ Forbindelse med denne Forøgelse af Sporene paa Havnebanen maa det anses for nødvendigt at stride til en Forbedring af Sporenes Konstruktion. Der er nemlig