

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 □ Alen Syd for denne. Paa Planen er Varehuset vist paa Stationens vestre Side, og til dettes Opførelse og Anlæg af den fornødne Plads omkring samme maa der erhverves ca. 9,500 □ Al. Der vil saaledes udfordres Erhvervelse af ca. 10,800 □ Al. 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 Vestsiden af samme, idet her en overflødig Bognremise vil blive nedreven.

Udgifterne ved Udvidelsen ere anslaaede saaledes:

Jordarbeide.....	12,000 Kr.
Broarbeide	30,000 —
Sporarbeide.....	33,600 —
Varehus, nyt Perrontag til Hovedbygningen samt Udvidelse af Perronen	62,000 —
Brolægning og Chaufering.....	22,700 —
Forffjellige anslaaede mindre Arbeider	16,800 —
Andre Arbeider 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. Arbeidet 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 følt stærk Trang til Udvidelse af Havnesporene. Gjennem hele Linien fra Hovedstationen ved Vesterbrogade til Havnegade paa den anden Side af Broen ved Børsen findes kun et gennemløbende Spor (Hovedsporet), fra hvilket der til de forffjellige Bolværker ved Gasværkshavnen, Ryssesten, Langebro og Christiansgade udgaar blindt endende Ledspor, 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, følte denne Mangel mindre; men anderledes stiller Forholdet sig, efterat man til Befridelse 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 Bolværkspor forbindes med Hovedsporet. Endvidere maa til Veltelse af Rangeringen ved selve Bolværkerne det enkelte Bolværkspor ved Ryssesten og Christiansgade suppleres med et andet Spor, forenet med det første ved Dreiekkive eller Sporsfiste ved de blinde Enden.

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

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

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