

af Betydning for Rangeringen. Denne Flytning vil imidlertid atter medføre Flytning af Varehuset samt Forandringer og Forøgelse i det tidligere paataente Sporarrangement. Udgifterne ved Udvidelsen efter den nu foreslaaede Plan anslaaes til 425,000 Kr foruden Grunderhvervelse, i hvilken Sum dog er indbefattet de Udgifter, der foranlediges ved Viborg - Aalestrup Banens Tilslutning til Statsbanestationen, hvilke Udgifter, der anslaaes til 75,000 Kr., skulle udredes af den nye Bane, og Statens Udgifter ved Udvidelsen ville herefter andrage ca. 350,000 Kr.

Af Viborg Byraad er der imidlertid rejst Spørgsmaal om en Flytning af hele Stationen. Dette Spørgsmaal er blevet forelagt Viborg Amtsraad som Koncessionshaver paa Viborg - Aalestrup Banen, da det staar i naturlig Forbindelse med Projekteringen af denne Bane. Resultatet af Undersøgelserne herom foreligger endnu ikke, men der er en Mulighed for, at Flytningen af Stationen vil kunne ske til et Punkt tæt Sydvest for Viborg By, saaledes at Banelinien der i øvrigt maatte forlægges paa en længere Strækning, befries for Rebroussementet ved den nuværende Station. Med Hensyn til Statens Andel i Udgifterne ved en saadan eventuel Flytning af Stationen og dermed i Forbindelse staaende Forlægning af Statsbanelinien skal man bemærke, at denne formentlig rettest burde sættes lig med de Udgifter, som i Genhold til ovenangførte ville komme til at paahvile Statskassen ved Stationens Udvidelse paa dens nuværende Plads, altsaa til 350,000 Kr., medens de øvrige Udgifter efter Fradrag af de Værdier, som indvindes ved Nedlægningen af den gamle Station og gamle Banestrækning, maa paalægges Koncessionshaverne paa Viborg - Aalestrup Banen.

I Genhold til foranstaaende stilles Forslag om, at der for Finansaaret 1891—92 til Udvidelse eller eventuel Flytning af Viborg Station bevilges et Beløb af 350,000 Kr.

Til II. k. 5. I Foraaret 1891 vil Pieren i Indrehavnen ved Frederikshavns Havn kunne ventes fuldført. Da den navnlig er bestemt til Anlægsplads for dybtgaaende Skibe, hvoraf fremtidig adskillige kunne ventes at indkomme med Ladninger af Kul, Majs, Foderstoffer og deslige, som agtes videre sendte ad Jernbanen, vil det være ønskeligt, at Havnesporet føres ud langs Voldværkerne paa Pierens Nordost- og Østside, hvor der foreløbig vil blive en Vanddybde ved daglig Vande af 18 Fod. Langs Pierens Vestside, hvor Vanddybden bliver mindre, og som nærmest er tænkt benyttet af mindre Fartøjer, behøves + ikke Jernbanespor. Paa den hermed følgende Plan er med røde Linier angivet de nye Spor, som det maa anses for hensigtsmæssigt at anlægge. Som det heraf vil fremgaa, tænkes der langs Pierens Nordøstside anbragt Dobbeltspor, hvoraf det indre gennem en Kurve med 300 Fods Radius kunde fortsættes ud langs Pierens Østside. Forbindelsen mellem Sporene paa Pieren og Havnebanens nuværende Hovedspor er tænkt tilvejebragt ved et over Havnepladsen ført nyt Spor helt om til den sydlige Anlægsbro og derfra tilbage til det nuværende Hovedspor omtrent ved dets Indtrædelse paa Havnens Grund.

Ligesom de ældre ved Frederikshavns Havn anlagte Havnespor i sin Tid ere bekostede som Statsbaneanlæg, saaledes vil det ogsaa være naturligt, at de her foreslaaede Arbejder, til hvis Udførelse der ikke under den til Havnens Udvidelse givne Bevilling er paaregnet noget Beløb, tilvejebringes ved Statsbanernes Foranstaltning. Omkostningerne anslaaes til ca. 36,000 Kr., som herved søges bevilgede, da Havnesporene ville være at anlægge i Finansaaret 1891—92.

Til II. k. 6. Ved Anlægget af Slagelse-Næstved Jernbanen med Sidebanen til Skjelskør vil det rullende Materiel i Statsbanernes sjællandske Distrikt blive forøget med 7 Lokomotiver, 21 Person-, Post- og Bagagevogne foruden en Del Godsvoagne, og det vil af Hensyn hertil være nødvendigt at foretage forskellige Udvidelser af de allerede nu meget indskrænkede Værkstedslokaliteter paa Kjøbenhavns Banegaard. Disse kunne for Tiden end ikke afgive Plads til 16 pCt. af Lokomotivene og 3 pCt. af Vognene, medens de burde kunne optage henholdsvis 20 à 25 pCt. og 6 pCt. af dette Materiel, og man er derfor til Reparationsarbejders Udførelse henvist til i stort Omfang at maatte benytte udækkede Spor: Spor under aaben Himmel, hvilket til Nød kan lade sig gøre for Godsvoagnenes Vedkommende om Sommeren; men hertil kommer, at der heller ikke i fri Luft findes tilstrækkelig Sporplads til Optagelse af det Materiel, der foreløbig ikke kan finde Plads i Værkstederne, og hvis Reparation — der for Lokomotivernes Vedkommende i Reglen tager længere Tid — nødvendigvis maa foregaa i Værksted. Saaledes som nu Forholdene ere paa Banegaarden, hvor saa at sige enhver disponibel Plads er bleven udnyttet enten til