

den 1ste April 1882, bør hele Udvidelsen være tilendebragt til dette Tidspunkt. Som Følge heraf søges nu den samlede Sum, hvortil Udvidelsen af Værkstederne er anslaaet, bevilget, idet man iøvrigt skal bemærke Følgende:

Som fremhævet i Anmærkningerne til Finantslovsforslaget for 1880—81 bør Tilveiebringelsen af et Centralværksted for samtlige Baner i Sjælland ubetinget foretrækkes for Indretningen af flere mindre Værksteder, hvilket ogsaa er i Overensstemmelse med den Erfaring, der er indvundet ved større fremmede Baner. — Foruden i Aarhus er for Tiden indrettet Værksteder i Nyborg, Gøbjerg og Frederikshavn. Af disse er Værkstedet i Nyborg kun beregnet paa den fjerde Banes Materiel og har derhos i den senere Tid ikke uden Hjælp fra Værkstedet i Aarhus kunnet bestride de foreskabende Reparationsarbejder. Værkstedets- og Remisebygningen i Gøbjerg benyttes efterhaanden hovedsagelig som Lokomotivremise, og det Værksted, der her findes, er netop tilstrækkeligt til, at Lokomotivpersonalet kan udføre saadanne smaa Reparationsarbejder ved de der stationerede Lokomotiver, som det vilde tage for megen Tid at lade udføre i andre Værksteder. Efterat Broen over Limfjorden er fuldført, vil Værkstedets- og Remisebygningen i Frederikshavn blive benyttet paa samme Maade. Der maa nemlig stationeres flere Lokomotiver i Frederikshavn, men dette kan kun ske paa Værkstedets Beføstning. Saaledes som Værkstederne i Gøbjerg og Frederikshavn for Tiden ere indrettede, kunne de altsaa kun betragtes som Lokomotivdepoter med det til Smaa-reparationer fornødne lille Værksted. De paa disse Steder tidligere tilveiebragte Anlæg ville imidlertid ogsaa efter Indretningen af et større Centralværksted paa et andet Sted bevare deres Betydning.

Anlægget af et Centralværksted i Sjælland er nu ikke forbunden med nogen Vanskelighed efterat der er blevet bygget en fast Bro over Limfjorden og samtlige anlagte jydsk Baner saaledes ere bragte i Forbindelse med hverandre. At Aarhus Station bør vælges til Anlægget af et saadant Værksted, er utvivlsomt, efter som denne Station i enhver Henseende besidder Fortrin fremfor andre Punkter. Det skal i saa Henseende fremhæves, at Værkstederne i Aarhus ligge under Overmaskinmesterens direkte Tilsyn, omtrent i Midten af det jydsk Jernbanenet, ved den største By i Provindsen og ved en næsten altid tilgængelig Havn, hvortil Fragterne ere forholdsvis lave. Den eneste Mangel ved Aarhus Station er, at der Terræn, Jernbanen der eier, er temmelig begrænset, og at senere Udvidelser som Følge af eventuelle nye Baneanlæg ville blive kostbare, idet det Jernbanen omgivende Areal efterhaanden er blevet mere eller mindre bebygget til alle Sider. Denne Mangel kan imidlertid ikke paa nogen Maade opveie de andre Fortrin, som Aarhus Station besidder, og til den Udvidelse af Værkstederne, hvorom der for Tiden er Spørgsmaal, og hvorved disse ville naa en Størrelse, der svarer til det Driftsmateriel, som for Tiden have, besidder Jernbanen den fornødne Grund.

Naar Aarhus Værksted skal være Centralværksted for samtlige jydsk Jernbaner, derunder indbefattet Randers—Grenaa, Aarhus—Nyongaard og Lemby—Lemvig Banerne, hvis samlede Driftsmateriel for Tiden maa ansættes til 112 Lokomotiver, 95 Lendere, 260 Person- og Postvogne samt 1,500 Godsvoerne, maa der tilveiebringes mindst 9 Reparationsspor for Lokomotiver og Lendere foruden de 11, som have, og mindst 11 Reparationsspor for Vogne, foruden de 50, som have. Dreierværkstedet bør have en tilsvarende Udvidelse, ligesom der bør tilveiebringes en særlig Skjeldsmedie.

Den foreslaaede Udvidelse er vist paa de vedlagte 3 Planer. Plan III viser Stationen i dens nuværende Skikkelse, hvorved bemærkes, at de med a og b betegnede Lokomotivremiser i Genhold til tidligere Bevillinger nu nedbringes efter Fuldførelsen af den med c betegnede Remise. Plan I viser den paatænkte fremtidige Benyttelse af hele det til Stationen hørende Terræn altsaa Værkstederne i den Skikkelse, de ville faa, naar Udvidelsen har fundet Sted. Som det vil ses af denne Plan, vil det være nødvendigt at erhverve Terræn af Sagergaardens, naar senere Udvidelser af Værkstederne skulle finde Sted. Plan II viser endelig de her foreslaaede nye Arbejder. Disse omfatte:

a. Udvidelse af Lokomotiv reparationsværkstedet ved Forlængelse af Dreierværkstedet med 162 Fod, hvorved det udvides ca 1,385 □ Alen; Anbringelse af et fra Dreierværkstedet udgaaende, forbi Malerværkstedet førende forsenket, ca. 350 Fod langt Skydebrospor med tilhørende Skydebro samt paa den modsatte Side af dette Opførelse af et Lokomotiv reparationsværksted med 9 Spor, ca. 185 Fod langt, 79 Fod bredt, 3,654 □ Alen stort, bestemt til 9 Arbejdspladser. Paa Grund af den stærke Trafik, der vil finde Sted paa fornavnte Skydebrospor som Følge af, at det tillige vil tjene til Forbindelse med Sporet, der fører til Palmeoliefabriken, vil det være nødvendigt til Drivkraft for Skydebroen at anvende Dampkraft.