

Til II. A. b. Beløbet agtes anvendt til fortsat Forbedring af Ballastlaget og Anbringelse af sværere Skinner — 37 kg. pr. Meter — paa den sjællandske Vestbane, jevnfør Anmærkningerne til Konto § 27 II. A. b. paa Finanslovsforslaget for 1897—98, Rigsdagstidenden for 1896—97, Tillæg A., Sp. 1553—54.

Til II. A. c. 1. Det under denne Konto opførte Beløb fordeles sig saaledes:

a. Til Afslutning af den i Finansaaret 1897—98 paabegyndte Anskaffelse af nyt Materiel m. m.	2,576,000 Kr.
b. Til yderligere Anskaffelse af nyt Materiel m. m.	1,686,000 —
	i alt... 4,262,000 Kr.

Med Hensyn til sidstnævnte Post skal man bemærke: Statsbanerne ere for Tiden i Besiddelse af 267 Stykker Tog-Lokomotiver af forskellige Typer. Dette Antal vil ved den ved Finansloven for 1897—98 givne Bevilling og ved det under førstnævnte Post opførte Beløb blive forøget med 31 Stykker, jfr. Rigsdagstidenden for 1896—97, Till. A., Sp. 1557 ff., saa at det samlede Antal herefter bliver 298 Stykker. Lokomotiverne have i alt præsteret:

i 1894—95	1,063,592	Mil	eksklusive	Rangering.
i 1895—96	1,103,265	—	—	—
i 1896—97	1,184,414	—	—	—
i do.	25,314	—	—	Rangering.

Hvert Lokomotiv har i samme Tidsrum gennemsnitlig løbet:

i 1894—95	4,413	Mil	eksklusive	Rangering,
i 1895—96	4,503	—	—	—
i 1896—97	4,591	—	—	—
i do.	4,689	—	inklusive	—

Det vil heraf fremgaa ikke blot, at Lokomotivernes Ydelse i det hele — hvad der er en ligefrem Følge af den stigende Færdsel — stadig er vokset, fra 1894—95 til 1895—96 med 4 pCt. og fra 1895—96 til 1896—97 med over 7 pCt., men ogsaa at der er blevet stillet større og større Krav til hvert enkelt Lokomotivs Ydeevne, eller med andre Ord at Lokomotivmateriellet ikke har holdt Skridt med Færdjelen. Som Maksimum for, hvad der i Gennemsnit aarlig bør fordras af et Lokomotiv, har man hidtil regnet 4400 Mil, hvilket endda er temmelig højt anslaaet, naar Hensyn tages til, at et mindre Antal burde have til Raadighed til eventuelle uforudsete Togudvidelser; men som Forholdene nu stille sig, er denne Maksimumsgrænse allerede overskredet med 2 à 300 Mil. I Aaret 1898—99 vil, som anført, Antallet af Lokomotiver være forøget med 31; men til den Tid vil ogsaa Antallet af de Mil, som de skulle gennemløbe, være væsentlig forøget. Tages der Hensyn til Færdjens stadig Udvikling, der paa Grund af de nye Persontariffer muligen vil antage meget store Dimensioner, og de som Følge deraf nødvendige Udvidelser af Køreplanerne samt til Nabningen af Kystbanen og Slagelse—Børslev Banen, kan man gaa ud fra, at Lokomotiverne i Aaret 1900 skulle løbe 1,500,000 Mil eller, hvis Antallet af Lokomotiverne ikke forøges, over 5000 Mil pr. Lokomotiv. Det maa derfor anses for nødvendigt i rette Tid at forøge deres Antal, saaledes at dette kommer til at staa i et nogenlunde rimeligt Forhold til de Krav, der stilles til dem. Hertil kommer desuden, at man ved at forlange mere og mere Arbejde af Lokomotiverne naturligt ogsaa kommer til at kræve længere og længere Tjenestetid af Lokomotivpersonalet, saa at dette overbeholdes i omtrent samme Forhold som Lokomotiverne. Det er nemlig uheldigt at have flittende Personale paa disse, idet Ansvaret for deres Pasning og Betjening derved forrykkes, og hvert Lokomotiv bør derfor have sin særlige Betjening. Man har vel hidtil i begrænset Omfang paa Grund af Materiellets Utilstrækkelighed maattet lade Lokomotiverne betjene af forskellige Personale; men dette er et Forhold, hvorfra man af Hensyn til Driftens Regelmæssighed og Sikkerhed ubetinget bør søge at komme bort. I Henhold til det anførte skal man foreslaa, at der anskaffes 40 nye Toglokomotiver af forskellige Typer (Stogslokomotiver, Godslokomotiver og Tenderlokomotiver), saaledes at Antallet bringes op til 338. Anskaffelsesprisen kan gennemsnitlig beregnes til