

## § 4.

Til Dækning af de Udgifter, som ville medgaa til de i denne Lov § 1. om-  
meldte Anlæg — derunder indbefattet Ekspropriationsomkostninger — bemyndiges  
Finansministeren til at udstede og afhænde det fornødne Beløb i indenlandste 3 eller  
3½ pCt. aarlig Rente bærende Statsobligationer, der skulle være uopsigelige fra Kredi-  
tors Side, men som fra 11te December Termin 1914 at regne kunne opsiges fra Stats-  
kassens Side med mindst 3 Maaneders Varjel.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

## Til § 1.

Til Littr. a. Planen til de nuværende kjø-  
benhavnste Værksteder for Statsbanerne blev  
udarbejdet i Aaret 1863, paa hvilken Tid Jærn-  
banenettet kun omfattede de to Baner fra  
Kjøbenhavn til Korsør og Helsingør samt  
Sidebanen til Klampenborg; og hele det  
doværende Materiel udgjorde da kun 23  
Lokomotiver og 451 Vogne, der præsterede  
en Trafikmængde svarende til 65,000 Lokomo-  
tivmil aarlig.

I Modfætning hertil vil det sjællandske  
Trafikomraade i 1899, efter at saavel Ryst-  
banen som Slagelse—Bærsklebanen ere fuld-  
førte, besidde et Driftsmateriel af ca. 189  
Lokomotiver og ca. 2,400 Vogne.

At man ved Værkstedernes Anlæg i  
1863 umulig har kunnet forudsæ, endfige  
tage Hensyn til, en saadan Udvikling,  
ligger i Sagens Natur, og det maa der-  
for betragtes som et stort Held, naar det,  
om end med store Vanskeligheder, har været  
muligt at blive paa den gamle Plads, hvor  
Værkstederne nu findes, uden at Forholdene  
allerede for længe siden ere blevne fuldstæn-  
dig uholdbare.

Det har selvfølgelig i de forløbne Aar  
været nødvendigt at foretage forskellige Ud-  
videlser af Værkstederne, men de lokale For-  
hold have medført, at saadanne Udvidelser  
ingenlunde have kunnet foretages paa en  
rationel Maade — blandt andet fordi der  
altid maatte bevares saa meget som muligt  
af det gamle for ikke at hæmme Værksteder-  
nes Drift under Ombygningsarbejdet — og  
disse Udvidelser ere da ogsaa, særlig i de  
senere Aar, udførte med den Tanke, at de  
kun kunde tjene til midlertidig at afhjælpe  
de allerværste Ulemper, indtil en total For-  
andring af hele Planen lod sig gennemføre.

Følgen heraf er imidlertid bleven dette, at  
der er bygget for meget paa det indskrænkede  
Areal, saa at der mangler den tilbørlige  
Plads mellem de enkelte Bygninger og  
udenom disse til at opstille og bevæge Ma-  
teriellet paa, ligesom Bygningernes uheldige  
indbyrdes Beliggenhed medfører store Om-  
kostninger ved Materialernes Transport og  
betydeligt Tidsspilde under Arbejdet.

Hertil kommer, at de enkelte Arbejdsrum  
for en stor Del aldeles ikke egne sig til den  
Brug, der maa gøres af dem, idet de ere  
byggede til andre Djemed og ikke lade sig  
ombygge saaledes, at de med Held kunne  
benyttes til deres nuværende Bestemmelse.  
Disse Forhold gælde saavel Lokomotiv- som  
Vognværkstederne, og de ere saa meget mere  
forklarlige, som der i de senere Aar som be-  
kendt er indført meget betydelige Forandrin-  
ger saavel ved Lokomotivernes som Vognenes  
Konstruktion og hele Udstyrelse. For Vog-  
nernes Vedkommende kan saaledes anføres,  
at man kun til Nød er i Stand til at revi-  
dere de nu brugelige Voggievogne, men paa  
Grund af deres Længde ikke kan opmale dem  
i de kjøbenhavnste Værksteder.

De foretagne Udvidelser og Forandringer  
have derfor i ingen Henseende kunnet be-  
fordre Økonomi i Værkstedsdriften, og der  
bindes ved den nuværende Ordning en større  
Kapital under Driften end fornødent under  
hensigtsmæssige Forhold, hvor Materiellet  
ikke vilde behøve at undrages Trafikken saa  
længe som nu.

Hovedsagen er imidlertid, at man nu er  
naaet til Grænsen af, hvad der kan præsteres  
med de nuværende Værksteder. De For-  
dringer, der stilles til Maskinafdelingen for  
at holde Materiellet i den til Driftens Brug  
forestrevne Stand, ere allerede nu saa store,