

Uden for Dagsordenen giver jeg først Ordet til den højtærede Indenrigsminister, for at han kan fremsætte det nys anmeldte Lovforslag.

**Indenrigsministeren** (*Bardenfleth*):

Efter allerhøjeste Bemyndigelse tillader jeg mig at fremsætte Forslag til Lov om forskellige ny Statsbaneanlæg paa Sjælland. De Anlæg, som dette omhandler, ere følgende: Anlæg af et nyt Centralværksted i København for Statsbanernes Maskinafdeling, Anlæg af et andet Dobbeltspor paa Banestrækningen Hellerup—Klampenborg i Forbindelse med en Udvidelse af Hellerup og Charlottenlund Stationer, og Udvidelse af Korsør Statsbanestation.

Det første er Anlæg af et Centralværksted. Det turde vel være en bekendt Sag, at Spørgsmaalet om et saadant nyt Værkstedes Anlæg længe har staaet paa Dagsordenen. Størrelsen af et saadant Værksted maa selvfølgelig staa i et vist Forhold til Mængden af det Materiel, som skal vedligeholdes der, og naar man tager i Betragtning, at Planerne til det nuværende Værksted bleve udarbejdede i 1863, og at man den Gang kun regnede med et Materiel bestaaende af 23 Lokomotiver og 451 Vogne, saa vil man let kunne skønne, at Forholdene, som de nu ere, ikke vilde kunne tillade en fortsat Virksomhed i disse Værksteder. Ved den sidste Udvidelse i 1885—86 er man naaet fra 23 til 69 Lokomotiver og fra 451 til 1,634 Vogne, og i 1898—99 vil Antallet være steget saaledes, at man for de Værksteders Vedkommende, som ikke have haft nogen Udvidelse siden 1885—86, i 1899 er kommen op til 189 Lokomotiver og ca. 2,400 Vogne. Med andre Ord: Lokomotivernes Antal er blevet 8 Gange større siden 1863, og Vognenes Antal er blevet over 5 Gange større. Paa det Jærnbaneprojekt, som blev udarbejdet af Jærnbanekommissionen og forelagt Offentligheden i 1892, stod ogsaa Anlægget af et nyt Centralværksted i første Række, men det blev den Gang udskudt til en senere Afgørelse, skønt man erkendte Nødvendigheden af, at Spørgsmaalet ikke maatte udskydes i længere Tid. Den nu udarbejdede Plan til de ny Værksteder er noget mere omfattende end den, som blev forelagt i 1892, og dette hænger ganske naturlig sammen med, at Trafikkens Udvidelse siden 1892 har taget et Opsving, som aldeles ikke var til at beregne. I 1863 kunde vi regne med 65,000 Lokomotivmil om Aaret, i 1892—93 vare vi komne op til 422,000 Lokomotivmil og i 1898—99 til

702,000. I det kommende Finansaar kan man gøre Regning paa at komme op over 800,000. Man kan nu tilnærmelsesvis beregne, at der svarer 1 Arbejder til omtrent 1,000 Lokomotivmil om Aaret, det vil med andre Ord sige, at for hver 100,000 Lokomotivmil, vi komme op, maa vi have 100 Arbejdere flere, og ansætter man den Bestand af Arbejdere, man herefter skulde gøre Regning paa at have Plads til i 1863, til ca. 60, saa vilde hertil nu svare et Antal af ca. 800 Arbejdere. Det er jo umuligt at skaffe Plads til saa mange Arbejdere, fysisk umuligt, og man har derfor hidtil hjulpet sig paa anden Maade. Dels har man til stor Gene for Driften — baade for selve denne og i Henseende til Økonomien — maattet sende Materiellet til andre Værksteder, særlig Aarhus, og dels har man maattet indføre saavel Dag- som Natarbejde i disse Værksteder. Det sidste er en Foranstaltning, som er i høj Grad opslidende baade for Arbejderne selv og for de tilsynsførende Funktionærer, og noget, man ikke vilde tillade sig i privat Virksomhed uden i ganske kort Tid.

Man kunde dernæst spørge, om det ikke vilde være rettest, naar man skal gaa til Bygning af ny Værksteder, da at udvide de bestaaende, hvor de ligge. Det tror jeg imidlertid, man fra alle Sider vil erkende for en uheldig Udvej. Thi naar den nuværende Personbanegaard lettes ved Godsbanegaardens Flytning, vil den derved ledigblevne Plads blive nødvendig til Udvidelse af Personbanegaardens Etablissementer; jeg regner hertil Udvidelse af Depotspor, Lokomotivremiser, Kulgaarde og lignende. Selv bortset herfra maa man sige, at det nuværende Terrain for Værkstedbygningerne ikke rummer de fornødne Udvidelsesmuligheder. Ved derimod at flytte Værkstederne hen til den Plads, som det længe har været forudsat at benytte dertil, ved Kallebodstrand i Forlængelse af den ny Godsbanegaard, vil man have Udvidelsesmuligheder for en meget lang Fremtid. Herpaa gaar denne Del af Forslaget ud.

Det næste Anlæg, som Forslaget omhandler, er et nyt Dobbeltspor paa Strækningen Hellerup—Klampenborg. Man har allerede i adskillige Aar maattet sige, at Trafikken paa denne Strækning kun med Vanskelighed kunde drives med et Dobbeltspor. Disse Vanskeligheder ere selvfølgelig blevne større, efter at Kystbanen er bleven aabnet, og man derved har faaet Dobbelttrafikering dels fra Vesterbro, dels fra Østerbro. Under alle Omstændigheder