

at de kun med største Banffelighed kunne tilfredsstilles, og Banffelighederne ville i den allernærmeste Tid stige til Ulovertommelighed paa Grund af den stadig og stærkt stigende Trafik paa samtlige Banelinier.

Til Belysning af disse Forhold skal nævnes, at Driftsmateriellet for det sjælland — fælsterste Omraade paa det Tidspunkt, da de kjøbenhavnske Bærksteder fik deres sidste væsentlige Udvidelse, nemlig i 1885—86, udgjorde 69 Lokomotiver og 1634 Vogne af alle Arter, medens dette Materiel ved Udgangen af 1897—98 udgjorde 155 Lokomotiver og 2,283 Vogne af alle Arter.

Det Materiel, som i de senere Aar er anskaffet og som for Tiden er under Anskaffelse, burde for den væsentligste Del være henført under Københavns Bærkstedsomraade, og Materiellet for Sjælland — Fælster skulle derefter i 1899 omfatte 189 Lokomotiver og 2,400 Vogne af alle Arter.

Kjøbenhavns Bærksteder ville imidlertid være fuldstændig ude af Stand til at tilfredsstille de Fordringer, som derved ville blive stillede til dem.

De nuværende Krav have alt i længere Tid nødvendiggjort, at Bærkstederne i Aarhus maa træde hjælpende til med Udførelsen af en stor Del Arbejde for Københavns Bærksteder. Foruden at der ved disse Transporter over Banerne undrages Trafikken store Mængder af Driftsmateriel, ligger det i Sagens Natur, at det altid er forbundet med betydelige Ulemper, Tidsspilde og Bekostninger, at Reparationer skulle foretages i andre Distrikter end der, hvor Materiellet bruges, og desuden er Arbejdet efterhaanden blevet saa stort, at der begge Steder i de senere Aar har maattet arbejdes Dag og Nat for at overkomme det. En saadan Foranstaltning er imidlertid ikke alene befoielig for Driften, fordi der aldrig præsteres den samme Arbejds mængde i Nattimerne som om Dagen, og fordi der maa betales højere Priser for Natarbejdet, men den er fillige usforvarlig baade mod Bærkstedets overordnede Funktionærer og mod Arbejderne, hvis Arbejds evne udnyttes paa en saadan Maade, at det virker sløvende og nedbrydende. Saa danne Forhold taales derfor ogsaa kun en kort Tid i private Etablissementer, medens de her ere udviklede til en permanent Foranstaltning i en stor Del af Bærkstederne. Selv om man imidlertid gik over til et fuldstændig gennemført Dag- og Natarbejde i samtlige Bærksteder, vilde disse dog umuligt vedblivende kunne tilfredsstille Kravene, og en gennemgribende Forandring er derfor en Nødvendighed.

Det har været taget under Overvejelse, om der ikke ved Benyttelsen af de Arealer, som blive ledige paa Københavns Banegaard ved Godsbanegaardens Flytning til Terrainet ved Kalvebodstrand, maatte kunne tilvejebringes brugbare Udvidelser for de ældre Bærksteder. En Del af disse Arealer ville imidlertid blive nødvendige for Trafikken og maa inddrages under Personbanegaardens Udvidelse, og hvad der derefter bliver disponibelt, vil der blive rigelig Anvendelse for til Depotspor, Remiser, Kulgaarde og lignende Anlæg, som maa være i saa nær Forbindelse som muligt med Persontrafikken, og hvortil der allerede nu findes en ganske føielig Trang. De nuværende Lokomotivremiser ere nemlig langt fra tilstrækkelige til at optage det tilstedeværende Antal af Lokomotiver til Trafikkens Brug, og Forholdene ville derfor nødvendiggøre ganske betydelige Udvidelser af Remiserne, naar efterhaanden Lokomotivernes Antal vokser. Dertil kommer, at Manglen af Plads til Oplagring af Kul ved København medfører, at Kulprisen for Sjælland bliver højere, end den vilde blive, naar Mastinafdelingen kunde modtage sin Forhyning i København, hvortil Fragterne altid ere billigere, fordi der til Transporten kan anvendes større Skibe, og fordi der kan etableres mekaniske Foranstaltninger til hurtigere Løsning af disse.

Anvendelsen af nogle Arealer af den nuværende Banegaard til yderligere Udvidelse af de tilstedeværende Bærksteder vil tilmed umuligt kunne raade Bod paa de foran fremhævede Besværligheder ved disse, men vil snarere fremkalde endnu flere. Selv om man nedrev de uheldigt indrettede Bygninger og opførte nye af en mere hensigtsmæssig Indretning, vilde Bygningskomplekset dog fremdeles blive spredt uden den Forbindelse mellem Bærkstedernes enkelte Underafdelinger, som er en saa nødvendig Betingelse for at opnaa Besparelser i Driften og undgaa Ulemper ved Administrationen.

Hertil kommer, at det synes lidet hensigtsmæssigt at opføre udstrakte Bærkstedsbygninger paa et i Byens Centrum beliggende Areal, hvis Verdi maa kunne regnes at være 30 à 40 Kr. pr. Kvadrat Alen.

I Henhold til de foran fremsatte Betragtninger synes ikke rettere, end at man tør se bort fra at søge en Løsning af Bærkstedsforholdene i København ved fortsat Udvidelse og Ombygning af de nuværende Anlæg, og at man derimod bør gaa til at opføre fuldstændig nye Bærkstedsetablissementer paa en anden Plads. Det vil da være naturligt at følge det Projekt, som Kommis-