

Disse Undersøgelser omfatte 4 sydengelske Jærnbanelstaber, og han kommer til det Resultat, at de dertil hørende Londoner Banegaarde, trods deres ringe Arealudstrækning, besørge en i Forhold til Kjøbenhavns Banegaards meget betydelig Trafik og slutter deraf, at man her i Kjøbenhavn maa kunne opnaa tilsvarende Resultater. Dette er imidlertid ikke rigtigt. Londonfke Banegaarde lade sig ikke uden videre parallelisere med Kjøbenhavnfke; thi forlænvedte Sted henlægges som Regel Person-, Gods-, Ronger- og Depotbanegaarde hver for sig, medens vi her søge at holde dem i et samlet Hele, selvfølgelig til stor Fordel for Driften. Naar derfor Ingeniør Lunn henviser til, at f. Eks. London, Chatham og Dover Viniernes Godsbanegaard „Blackfriars“ har et Areal af 52,000 Kv.-Alen og dog besørger lige saa mange Godsvogne i Døgnet som Kjøbenhavn, der er 3 Gange saa stor, da maa det vel erindres, at „Blackfriars“ alene er Paa- og Afkæsningsstation for en bestemt — om end stor — Del af Banernes Godstrafik. Rangering og Fordeling saa vel som Besørgelsen af enkelte Varearter af større Betydning sker i overvejende Grad uden for Blackfriars paa supplerende Stationsanlæg, af hvilke eksempelvis kan nævnes: Clapham, Brighton, Camberwell, Herne Hill og Beckenham. Tages disse Anlæg med i Betragtning, hvad man maa gøre under Hensyn til, at den nævnte Trafik i Kjøbenhavn er samlet paa Godsbanegaarden, falder Sammenligningen anderledes ud. Hvad her er sagt om et enkelt Selstabs Baner gælder i al Almindelighed om samtlige londonfke Baner. En Deling af Stationsanlægene er i den Grad gennemført, at der i det egentlige London med c. 4,000,000 Indbyggere findes c. 260 Stationer, hvad der relativt vil sige, at Kjøbenhavn skulde have c. 25 i Stedet for de 3, her er.

Denne gennemførte Deling af Trafikken er nu ingenlunde noget, Jærnbanelstaberne særligt efterstræbe, tværtimod er den fremtvungen af de tilstedeværende lokale Forhold, idet Londons store Udstrækning og tætte Bebyggelse inden Banegaardenes Fremkomst har gjort det umuligt uden uforholdsmæssige Omkostninger at tilvejebringe de til egentlige Centralstationer tilstrækkelige Arealer inde i Byen. Naar der saaledes i 1866—68, da Midland Banens Endestation, St. Pancras, blev bygget, maatte eksproprieres en Kirke, 7 Gader og 3,000 Huse, vil det forståas, at en saadan Station indskrænktes paa enhver tænkelig Maade, hvad Pladsen angaar. Man har derfor maattet hjælpe sig paa anden Maade, men hvad man derved har vundet, maa betales ved betydeligt forøgede Driftsomkostninger, i hvilken Henseende skal fremhæves, at de indskrænkede Pladsforhold gøre det umuligt at samle et hensigtsmæssigt Antal Vogne paa Stationerne, saa at Vognene maa føres til og fra Stationerne ved et langt større Antal Tog end efter vore Forhold nødvendigt.

Al lige saa stor Betydning som disse forøgede Driftsudgifter er endvidere den Omstændighed, at Drift efter engelsk Mønster aldeles uundgaaeligt fordrer dobbeltsporede Banelinier. De paa Grund af Stationernes ringe Areal nødvendige hyppige Godstog, hvoraf mange ville blive irregulære, ville overhovedet ikke kunne gennemføres paa vore overvejende enkeltsporede Strækninger, naar Persontrafikken ikke skal lide derunder. Det er imidlertid klart, at skulle vi af den Grund blive nødsagede til at udvide en Del af vore enkeltsporede Baner til dobbeltsporede, vil den ved Ingeniør Lunn's Forslag opnaaede Besparelse paa Kjøbenhavns Stationsanlæg snart finde anden Anvendelse.

I det hele taget gælder det, at jo mere man sættes i Stand til at samle Trafikken, jo mere kan man gøre sig til Herre over den, og jo billigere Drift faar man. Men til en saadan Løsning er en Efterligning af engelske Banegaardsforhold ikke Vejen.

Langt naturligere er det utvivlsomt at henvende Opmærksomheden paa, hvorledes man løser Banegaardsspørgsmaalene paa andre mere nærliggende Steder. Ser man f. Eks. hen til Hamborg, en By af nogenlunde samme Størrelse som Kjøbenhavn og paa en vis Maade i ret inderlig Forbindelse med vort eget Jærnbanenet, da er man der for Tiden i Færd med at anlægge en stor Centralstation i Stedet for de 3 forskellige Endestationer, man hidtil har haft. Denne Centralstation bestaar af en Personbanegaard med tilhørende Depotspor o. l., en ved Siden af liggende Godsbanegaard og en foran liggende Rangerstation. Tilsammen indtage de et Areal af 160 Tdr. Land, naagtet der heri ikke er indbefattet de fornødne Arealer til Værksteder, Maskindepot m. m.