

Rangerbanegaarden ved Svanemøllen. Og paa den anden Side skulde der fra Svanemøllens Rangerbanegaard udgaa en dobbeltsporet Bane over Nørrebro og Frederiksberg til Rangerbanegaarden ved Valby, med det Arrangement for Driften, at al Godstrafik, alle Godstog Nord fra, skulde standse ved Rangerstationen ved Svanemøllen, og alle Godstog Vest fra skulde standse ved Rangerbanegaarden ved Valby, hvorfra de forskellige Vogne saa skulde distribueres ved Lokaltog ad den dobbelte Ringbane til de forskellige Bistationer ved Valby Centralbanegaard, Nørrebro, Frederiksberg o. s. v. I øvrigt skulde det ene Par af Sporene gennem Boulevarden benyttes til Lokaltrafik for at tilvejebringe den efter Forslagsstillerens Skøn nødvendige hyppige Forbindelse mellem de forskellige Punkter i Kjøbenhavn. Om det var dette Forslag, der i og for sig fra et rent teknisk Synspunkt har mange tiltrækkende Sider, og som der vist ikke kan indvendes synderlig andet imod, end at det vilde være ganske overordentlig dyrt, saa vel i Anlæg som i Drift — om det var dette Forslag eller andre sammenstødende Grunde, der foranledigede det, skal jeg ikke kunne sige, men der blev i alt Fald fra Indenrigsministeriets Side under 8de Marts 1886 nedsat en ny Jærnbanekommission til paa ny at tage disse Forhold under Overvejelse. Denne Gang bestod Kommissionen kun af 8 Medlemmer, og uden at gaa nærmere ind paa Kommissionens Forhandlinger, som ere os bekendte gennem den Betænkning, som foreligger, skal jeg blot nævne, at 6 af Kommissionens 8 Medlemmer accepterede i Princippet det Hammerichske Projekt, som imidlertid, da det blev forelagt Kommissionen, var undergaaet nogle Forandringer og en betydelig Reduktion, saa det kom til at kunne fremstille sig noget mindre kostbart saavel i Anlæg som i Drift. Jeg siger, at Flertallet accepterede i Princippet det Hammerichske Projekt, men havde endnu adskillige Betænkeligheder, saa at det ikke kunde godfænde og følge det fuldt ud. Imidlertid, man beholdt for saa vidt Hovedprincippet, som man gif ind paa Tanken om at anlægge en stor ny Banegaard Syd for Vesterbrogade og hovedsageligt paa opfyldt Grund i Kallehøderne, en Banegaard, der fuldstændig overflødiggjorde det bestaaende, saaledes at den nuværende Banegaard blev aldeles raseret og fuldstændig opgivet. Den ny Centralstation, som altsaa Kommissionen foreslaar anlagt — ærede Medlemmer ville have set den paa den Plan, som vi have faaet omdelt — foreslaar man, ligesom Hr. Hammerich i sin Tid foreslog, at forbinde

med en dobbeltsporet Bane gennem Boulevarden med en Station paa Østerbro, og desuden udgaa der i nordlig Retning fra samme Station en dobbeltsporet Bane, som gaar op over den nuværende Banegaards Terrain, som sættes i Forbindelse med Nordbanen og Klampenborgbanen, en enkeltsporet Bane ligeledes mod Nord og mod den nuværende Banegaards Terrain, som gaar til Frederiksberg, og der gaar i Forbindelse med Frederiksbundsbanen. Jeg skal her bemærke, at saa vidt jeg har forstaaet, er det sidste nu forandret, idet man vistnok ikke vil føre Tilslutningen for Frederiksbundsbanen imod Nord, men vil føre den imod Vest gennem Valby Bakke sammen med Vestbanerne for derved at rebroussere ind til Frederiksberg og derfra til Frederiksbund. Men det var i alt Fald Kommissionens Flertals Forslag den Gang. Imod Vest fører saa en dobbeltsporet Bane til Roskilde, altsaa igennem den gamle Udgravning, som fordybes gennem Valby Bakke, som dermed forbinder Sydvest- og Nordvestbanen, der udgaa fra Roskilde. Endvidere foreslog Kommissionen en andre Ringbane, dobbeltsporet, fra Frederiksberg Station over Nørrebro til Østerbro, og ny Stationer foresloges der ved Østerbro, Strandvejen, Ladegaardsaaen og Valby. Endvidere foreslog man — det var i øvrigt ogsaa en Del af det Hammerichske Projekt — at løse Nordbanen ud af dens nuværende Niveau, saaledes at samtlige Bejstæringer kunde føres under Banen, og Banen føres over Vejen paa Viadukter. Heller ikke dette Forslag skal jeg gaa nærmere ind paa, da det er tilstrækkelig klart bestrebet, dels i den meddelte Kommissionsbetænkning og dels i Anmærkningerne til det foreliggende Lovforslag. Men jeg skal blot tilføje, at i denne Kommission var der to Medlemmer, der tog Særstilling, nemlig Hrr. nuværende General Rosøed og Overingeniør ved de sjællandske Statsbaner, Oberst Hedemann, og de to Herrer vare ligesom forrige Gang ikke fuldstændig enige, idet de ganske vist vare enige i Hovedsagen, om det ulogte og unyttige i at gaa helt bort fra den nuværende Banegaard, men de vare uenige om, af hvilken Bestaaenhed Østerbro Station skulde være, idet Oberst Hedemann mente, at det var nok at anlægge en Station ved Østerbro for Godstrafikken, medens General Rosøed var af den Anskuelse, at man tillige skulde etablere nogen Persontrafik fra Stationen, det vil sige, man skulde aabne Stationen for Trafikken Nord paa, altsaa den egentlige Bystrafik. Kommissionens Flertal var imidlertid af den Mening, at Østerbros