

Flytning af Værksteder, Udvidelse i forskellige Retninger eller Anlæg paa den anden Side af Vesterbrogade. Jeg skal ikke fordybe mig deri, det ligger jo længere tilbage i Tiden, og det vil være urimeligt i alt Fald for Øjeblikket at gaa til en nærmere Analyse deraf. I 1886 blev der nedsat en stor Kommission under Forsæde af Generaldirektøren for Statsbanerne, og den afgav sin Betænkning i 1888. Denne Betænkning er vel bekendt, den er bleven omdelt her ledet af Kort og mange andre Dplysninger og har altsaa længe staaet til ærede Medlemmers Raadighed, hvilket trøster mig noget, da dette Forslag jo er kommet sent nok her. Den er altsaa vel bekendt, og paa Grundlag af den er Lovforslaget udarbejdet. Forinden Kommissionens Betænkning blev afgiven, var der fremkommet et Projekt fra Ingeniør Hammerich, som paa et Punkt har faaet en væsentlig Indflydelse paa Ordningen af Forholdene, som den foresloges af Regeringen, det er med Hensyn til den saakaldte Boulevardbane, der jo ogsaa vil være vel bekendt, den findes jo nævnt som eventuelt i det oprindelige Lovforslag. Kommissionen indstillede til Regeringen, at man skulde gaa til en fuldstændig Ordning af Kjøbenhavns Banegaardsforhold ved en Flytning, og ærede Medlemmer ville jo vist erindre i de store Træk, hvorledes denne var foreslaet. I Regeringsforslaget er den samme De fulgt, idet Indenrigsministeren derefter søger Bemyndigelse til for Statskassens Regning at foretage Anlæg af en Centralstation syd for Vesterbro, til Afsløsning af den nuværende Hovedstation, Anlæg af forskellige Baner, som slutte sig dertil, indre og ydre Ringbane om Kjøbenhavn. Det var det, der søgtes i første Række, tillige søgtes der i anden Række Bemyndigelse til at reservere Arealer til mulige senere Anlæg af en dobbeltsporet Bane gennem Vandværkets Terrain og Boulevarden til Stationen ved Østerbro og af en dobbeltsporet Bane derfra til Hellerup, med andre Ord, Lovforslaget, saaledes som det var fremsat, var planlagt saaledes, at der skelnedes mellem Anlæg i første Række og Anlæg i anden Række, og gif ud paa, at for saa vidt man ikke straks vilde gaa til Anlægene i anden Række, skulde Kammen søges bevaret, d. v. s. Sagen stilles saaledes, at den fulde Gennemførelse til enhver Tid var mulig. Det var Hovedsynspunktet for Lovforslaget, og det er det Hovedsynspunkt, som ogsaa er blevet holdt ved Behandlingen i det andet Ting. Allerede ved 1ste Behandling i det andet Ting viste det sig, at skønt der var Meningsforstel mellem de forskellige Medlemmer, var Menin-

gen dog i Hovedsagen den samme, nemlig den, at man skulde nu lægge en Plan for et Anlæg, der kunde staa sig gennem Tiderne, gennemføre noget af det straks og udsætte noget deraf til senere; men Meningen om, hvad man skulde gennemføre straks afveg noget fra Regeringens Opfattelse. Det var dels noget mindre, og dels noget andet, som foresloges udført i første Række. Man henvendte sig da til Ministeriet om at udarbejde en Plan til Reduktion og Forandring i Regeringsforslaget, og en saadan er fremsendt, og den vil findes i Udvalgsbetænkningen, som blev afgivet i det andet Ting, og som ogsaa er bekendt her. Hovedforstellet var, at medens man i Regeringsforslaget havde tænkt sig straks at flytte Personbanegaarden, ønskede Folketingets Udvalg, at man skulde lade Personbanegaarden blive, hvor den er, og nøjes med at flytte Godsbanegaarden — og det er ganske sikkert det mest paatrængende — Syd for Vesterbrogade. Hvorledes denne Opfattelse er udført, skal jeg ikke i det enkelte komme ind paa; det have ærede Medlemmer haft Lejlighed til selv at se. Det vil ogsaa erindres, at der er omdelt Planer og Kort straks ved Lovforslagets Fremsættelse og til den allerførste Tid endnu ved 3dje Behandling i Folketinget, har jeg været saa heldig gennem et forceret Arbejde af vedkommende Ingeniør at kunne fremlægge Kort, som viste den reducerede Banegaard saa vel som de Arealerhvervelser, der knyttede sig til Lovforslaget, som det nu er vedtaget. I det væsentligste gif altsaa Folketingets Forslag ud paa, at man skulde bevilge en Godsbanegaard paa den anden Side Vesterbrogade, Syd derfor en ydre Forbindelsesbane ved Valby, Spor anlæg ved Nørrebro og Frederiksberg, en ny Østerbro Station og en østlig Nordbanelinie fra Østerbro til Hellerup tilligemed en indre Forbindelse fra Ladegaardsaaen til Frederiksberg. Den Udgift, der saa blev Tale om, var 8,268,500 Kr. ifølge den af Regeringen sidst fremsatte Plan. Jeg har kunnet slutte mig til den Tanke, der er fremsat i Folketinget, og det der vedtagne Forslag, fordi det gaar ud fra samme Forudsætning som Regeringsforslaget, nemlig at Planen kan gennemføres som Helhed til enhver Tid, naar man ønsker det; om man ønsker det: snart, eller om man ønsker det senere; hvor længe det vil vare, inden man gaar dertil og behøver at gaa dertil, er et andet Spørgsmaal; men der er intet præjudiceret for Fremtiden. De Anlæg, som gennemføres nu, maa i det hele anses for nyttige; det egentlig ny ligger i, at der er foreslaet anlagt en Østbanegaard,