

blev Summen 1,945,000 Kr. nedsat til 1,800,000 Kr.

Aaret efter, den 6. Oktober 1897, blev Forslaget i den af Landstinget vedtagne Skikkelse forelagt i Folketinget, hvor Summen 1,800,000 Kr. blev forhøjet til 1,890,000 Kr.

I Forslaget var derhos indsat en Bestemmelse om, at Københavns Kommune skulde yde et Bidrag til de i § 1 i Loven af 1894 omhandlede Foranstaltninger af 189,000 Kr. Endvidere fandtes en Bestemmelse om, at dersom Godsbanegaardens elektriske Belysning sker fra Kommunens elektriske Station, skal fornævnte Anlægssum nedsættes til 1,770,000 Kr., i hvilket Tilfælde Bidraget fra Københavns Kommune kun skulde være 177,000 Kr.

Loven blev stadfæstet den 26. Februar 1898.

Ved Anlægget af Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand samt Anlægget af Østerbro Station med Forbindelsesspor til Hellerup var i Virkeligheden det første Skridt taget med Hensyn til en fremtidig endelig Ordning af de københavnske Baneforhold. Endnu stod tilbage en Løsning af Personbanegaardsspørgsmaalet med, hvad dermed staar i Forbindelse, bl. a. de for Færdselen i ikke ringe Grad generende Udløbslinier. For nu at faa den størst mulige Klarhed over disse ret vanskelige og indviklede Forhold blev der i Rigsdags-samlingen 1897—98 mellem Regering og Rigsdag truffet Aftale om endnu en Gang at nedsætte en Kommission, hvis Opgave skulde være at søge Sagen fremmet gennem en offentlig Konkurrence. Denne Kommission blev nedsat den 3. December 1898.

Under 1. Maj 1899 lod Kommissionen indbyde til offentlig Konkurrence. Indbydelsen blev bekendtgjort i indenlandske, norske, svenske, engelske, franske og tyske Blade. I Programmet var Fristen for Projekternes Indlevering fastsat til 15. November 1899, hvilken Frist senere blev forlænget til 30. s. M. Der indkom i alt 22 Besvarelser, hvoraf en dog indleveredes uden for Konkurrencen og derfor ikke kom

i Betragtning. Foruden disse 21 Besvarelser indleveredes en af Overingeniøren for Statsbaneanlægene.

Disse 22 Besvarelser blev derefter prøvede af Kommissionen. Resultatet af denne Prøvelse blev, at Planerne Nr. 19, Nr. 2 og Nr. 20 fik højeste Præmie, og af disse 3 Planer blev Nr. 19, der var udarbejdet af Stadsingeniør, nuværende Generaldirektør Ch. Ambt, af Kommissionen anset for den i alle sine Enkelt-heder mest fuldkomne Plan. Disse 3 Planer tilligemed Planen fra Statsbaneanlægene gik alle ud paa at forlade den nuværende Hovedbanegaardsplads og at anlægge en Personcentralstation paa Terrainet Syd for Vesterbrogade. De øvrige 18 Planer gik ud paa, at Personcentralstationen helt eller delvis skulde blive paa dens nuværende Plads. Paa Grundlag af de højest præmierede Planer samt Planen fra Statsbaneanlægene, dog navnlig paa Grundlag af Plan Nr. 19, lod Regeringen derefter udarbejde et Lovforslag, der blev fremsat i Folketinget den 11. November 1902. Dette Forslag, Tillæg A. 1902—03, Sp. 3225, hvilede paa en Forudsætning om en Deling af Anlægene i 3 Afsnit: Plan 1, Plan 2 og Plan 3. Plan 1 var den fuldt gennemførte Plan. Plan 2 var en ikke uvæsentlig Reduktion af Plan 1, og Plan 3 var atter en Reduktion af Plan 2. Disse 3 Planer hang imidlertid nøje sammen, saaledes at Gennemførelsen af den ene Plan maatte drage den anden efter sig. Man var derfor med Hensyn til den endelige Udgift nødt til at regne med Gennemførelsen af Plan 1, der gik ud paa:

- a. en ny Central-Personbanegaard i København Syd for Vesterbrogade til Af-løsning af den nuværende Hovedbanegaard, der nedlægges;
- b. en dobbeltsporet Banelinie, bestemt til Besørgelse af Fjerntrafikken, der føres fra Vestbanen ad den nuværende Linie Vigerslev-Valby-Godsbanegaarden gennem Centralstationen og videre i en Tunnel under Vesterbrogade og Boulevarden til Østerbro Station. I Forbindelse hermed foretages en Udvidelse