

handlet, men til yderligere Undskyldning for disse Mænd tjener ogsaa det, at Flytningen af Banegaarden til dens nuværende Plads gav Københavns Banegaard en meget god, ja, man kan sige en særdeles fortrinlig Beliggenhed, en Beliggenhed saa god og saa central, at der ikke er Tale om, at den ny vil blive forholdsvis nær saa godt beliggende.

Det viste sig imidlertid snart, at den ny Personbanegaard, som altsaa var bleven bygget i 1864, ikke var i Stand til paa fyldestgørende Maade at besørge Trafikken. Den var i Virkeligheden for lille, Pladsen var for indskrænket, og Følgen deraf blev, at man faa Aar efter Flytningen maatte foretage forskellige Udvidelser. Men disse Udvidelser sloge heller ikke til, og deraf blev saa igen Resultatet, at da vi kom op i Midten af 70erne, kunde det sjællandske Jernbaneselskabs Bestyrelse tydelig se, at Hovedbanegaarden vilde ikke i Tiden kunne vedblive paa fyldestgørende Maade at besørge Trafikken og svare til sit Formaal. Men nu kunde dette Selskab ogsaa se, at skulde man naa frem til en tilfredsstillende Løsning, vilde denne blive saa kostbar, at det vilde overstige Selskabets Kræfter. Som Følge deraf besluttede Selskabet at henvende sig til Regeringen med Anmodning om at faa en Kommission nedsat, der skulde give Spørgsmaalet en grundig og saglig Undersøgelse. Den daværende Regering tog ogsaa Henstillingen til Følge, idet der i Slutningen af 70erne blev nedsat en saadan Kommission, der saa afgav Betænkning i 1881. Som ærede Medlemmer ville se, er der i den Betænkning, Udvalget har afgivet, anført, hvad denne Kommission, eller rettere sagt dens Flertal, foreslog, og derfor skal jeg ikke komme ind paa at omtale det her. Jeg skal blot bemærke, at de Forhandlinger, som bleve førte angaaende denne Kommissions Flertals Forslag, bleve førte i Begyndelsen af 80erne, men disse Forhandlinger førte ikke til noget Resultat, der kom intet Lovforslag ud af dem. Saa skete det, at der i 1885 — saa vidt jeg erindrer — ved privat Initiativ fremkom en helt ny Plan. Denne Plan blev fremlagt af Ingeniør Hammerich, altsaa det nuværende ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds, og den skilte sig i meget fra de andre, idet den var renere i Linierne og gik ud fra en helt ny Grundsætning, nemlig den, at man skulde omdanne Banesystemet her i København saaledes, at man kunde faa gennemgaaende Linier. Linierne Syd og Vest fra skulde fortsættes gennem Centralbanegaarden til

Østerbro og videre Nord paa. Det var Grundtanken i denne Plan, og jeg kan sige, at det egentlig var denne Plan, som er kommen til at danne Grundlaget for de Forhandlinger, der senere ere førte, og for de Forslag, der senere have været fremme. Fremkomsten af denne Plan førte til, at Forhandlingerne om Kommissionens Flertals Forslag bleve standsede, og man besluttede at nedsætte en ny Kommission. Denne Kommission blev nedsat 1886, og den afgav Betænkning i 1888. Det Forslag, som denne anden Kommission fremsatte, kom til Forhandling her paa Rigsdagen i Samlingerne 1892—93 og 1893—94, og Resultatet af disse Forhandlinger blev Loven af 8. Maj 1894, altsaa Loven om forskellige Baneanlæg i og ved København. I denne Lov blev det vedtaget, at der skulde anlægges en ny Central-Godsbanegaard ved Kalvebodstrand, en dobbeltsporet Forbindelsesbane Nørrebro-Frederiksberg, samt en Station ved Østerbro tilligemed en dobbeltsporet Linie til Hellerup.

Ved det Anlæg, som blev gennemført ifølge Loven af 8. Maj 1894, foretoges der egentlig med Hensyn til en fremtidig Løsning af Københavns Banegaardsspørgsmaal det Skridt, som har bevirket, at man nu gaar videre. Det var Begyndelsen, og derved kom Rigsdagen ikke til at staa fuldstændig frit, eller rettere Rigsdagen vilde fra den Tid ikke have fuldstændig fri Hænder i Retning af at gaa den Vej, som man maaske helst vilde gaa. Det var egentlig den Gang, at Baandet blev lagt, Retningen blev antydet, altsaa den Retning, i hvilken det senere har vist sig nødvendigt at gaa. Følgen deraf blev, at man for igen at faa en større Klarhed over Forholdene og navnlig at faa den bedst mulige Plan frem, atter her i Rigsdagen besluttede at nedsætte en Kommission, altsaa den tredie Kommission. Denne Kommission blev nedsat den 3. December 1898, og den afgav Betænkning den 6. September 1900. Det er den sidste Kommission, vi have haft angaaende Københavns Banegaardsforhold. Det var paa Grundlag af denne Kommissions Betænkning, at Ministeren for offentlige Arbejder i Begyndelsen af forrige Samling — det var, saa vidt jeg erindrer, den 11. November 1902 — fremsatte et Forslag her i Folketinget til Ordning af de københavnske Banegaardsforhold. Jeg skal ikke i Dag komme ind paa, hvad dette Forslag gik ud paa, idet jeg tidligere flere Gange har haft Lejlighed til her i Salen at omtale dette Forslag ret udførligt. Og, som ærede