

fremme i 1903—04, anser jeg det alligevel for rigtigt lige at berøre Hovedpunkterne.

Den første Banegaard her i København blev taget i Brug i 1847. Den var beliggende omtrent paa samme Sted, hvor den nuværende Centralbanegaard ligger, paa den Plads, der kaldtes Dronningens Enghave. Der var den Gang ikke andre Jernbaner her i Danmark end Banen fra København til Roskilde, og den ejedes ikke af Staten, men af et privat Selskab, det saakaldte Sjællandske Jernbaneselskab. Det viste sig imidlertid ret hurtigt, at denne første Banegaard ikke var tilfredsstillende, og i 1862 blev det besluttet at flytte Banegaarden til Voldkvarteret og Fæstningsglaciset Nord for Vesterbrogade, og der blev Banegaarden liggende, indtil den for faa Aar siden blev flyttet tilbage Syd for Vesterbrogade. Ved Ordningen af Banegaardsforhold her i Landet gør man sig som Regel skyldig i en Hovedfejl, og denne Hovedfejl har særlig været fremherskende her i København. Den bestaar i, at man, naar det viser sig nødvendigt at udvide, altid udvider for lidt, idet man gaar ud fra den Forudsætning, at en saa stærk Stigning af Trafikken som den, der er sket i de nærmest foregaaende Aar, ikke kan ventes i Fremtiden. Man er derfor ret hurtigt kørt fast, i alt Fald har man ikke kunnet besørge Trafikken saaledes, som man burde. Allerede faa Aar efter at Banegaarden blev flyttet over til Fæstningsglaciset, blev det nødvendigt at foretage adskillige Udvidelser, men Udvidelserne viste sig ret snart at være for smaa. I 1878 blev der derfor nedsat en Kommission til at undersøge hele Forholdet. Denne Kommission afgav Betænkning i 1881, og der blev i Aarene derefter ført lange Forhandlinger i Rigsdagen paa Grundlag af denne Kommissions Betænkning, men disse Forhandlinger førte ikke til noget Resultat. Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at Nordbanegaarden og Klampenborgbanegaarden den Gang var anlagte.

Der blev saa i 1886 paa ny nedsat en Kommission, som afgav Betænkning i 1888, og ved de Forhandlinger, der nu fulgte paa Grundlag af denne Kommissions Betænkning, blev der alligevel naaet et Resultat, i alt Fald en delvis Løsning. Man var nemlig den Gang blevet klar over, at det ikke var muligt paa det daværende Banegaardsterrain vedblivende at besørge baade Gods- og Persontrafikken, og i 1894 blev der vedtaget en Adskillelse, saaledes at der blev anlagt en ny Godsbanegaard

ved Kalvebodstrand — det vil sige, den var vedtaget tidligere, men blev færdig i 1894 — med en dobbeltsporet Linie gennem Valby til Vigerslev. Samme Aar blev Kystbanen med Østerbros Station vedtaget. Nu var man endelig naaet et Skridt henimod en Løsning, men endnu stod tilbage den endelige Ordning af Persontrafikken. Den daværende Personbanegaard laa jo paa en for Publikum særdeles god, ja, man kan næsten sige ideel Plads, og den ønskede — jeg tror jeg tør sige saa godt som alle at bevare, hvis det var muligt og forsvarligt. Men da Trafikken stadig steg, ikke blot Banetrafikken, men ogsaa Gade- trafikken — Banen gik jo i Niveau med Gaderne —, viste det sig, at det blev absolut nødvendigt at finde en anden Løsning, og saa blev der igen i Samlingen 1897—98, for at man kunde finde den bedste Løsning, nedsat en Kommission. I 1899 lod denne Kommission indbyde til en offentlig Konkurrence. Der indkom en Del Planer, og den, der blev foretrukket som givende den bedste Løsning, blev forelagt Folketinget i Samlingen 1902—03. Den gik i sine Hovedtræk ud paa, at Centralbanegaarden skulde flyttes fra sin daværende Plads til Syd for Vesterbrogade, og for Fjertrafikkens Vedkommende skulde der anlægges en dobbeltsporet Linie fra Vestbanen gennem Valby ad Godsbaneterrainet til Centralbanegaarden, derfra i Tunnel under Vesterbrogade og Boulevarden til Østerbro Station og videre til Hellerup, medens der for Nærtrafikkens Vedkommende var foreslaaet en fuldstændig Ringbane, som paa Sydsiden fulgte Fjertrafikkens Linie, men med sit eget Dobbeltspor. Paa Nordsiden skulde derimod Ringbanen føres som løftet Bane fra Valby over Frederiksberg og Nørrebro til Hellerup, og saa skulde der selvfølgelig anlægges flere smaa Stationer ved Ringbanen. Dernæst skulde der anlægges en stor Gods- og Rangérstation ved Lersøen eller ved „Lygten“. Desuden var der nogle mindre Anlæg, f. Eks. Omlægning af Frederikssundsbanens Indløb. Disse Anlæg var anslaaede til at koste i alt 40,620,000 Kr., hvilken Sum dog kunde reduceres en Del ved Salg af en hel Del Arealer, der blev frigjort. Det Udvalg, der i Folketinget i Samlingen 1902—03 behandlede Sagen, blev ret hurtigt klar over, at en forsvarlig Ordning, navnlig driftsmæssig set, næsten ikke var mulig, medmindre man flyttede Hovedbanegaarden og fik en ny gennemløbende Linie. Men ved Siden deraf var den Opfattelse