

jekteret, og Opdæmningen af det udgravede i det Dige, som tænkes opført til Inddæmning af det paagældende Vandareal Vest for Amager, er ikke beregnet til at koste mere end omtrent 1,300,000 Kr., men selvfølgelig vil der ogsaa udskrives betydelige Beløb til Opfyldning af det inddæmmede Areal, til dets Kanalisering o. s. v., som der henlydes til i det fremsatte Lovudskifts Motiver. Men om der behøves 1,300,000 Kr. dertil, og hvortil disse 1,300,000 Kr. nærmest skulle anvendes, derom ved jeg i dette Djeblif ikke noget nærmere at sige. Seg forudsætter, at det er noget, som vil blive paavist for det Udvalg, som maatte faa med denne Sag at bestille. Men selv om jeg gaar ud fra, at et Forslag som det her foreliggende vilde kræve over halvtredje Millioner Kr. til dets Gennemførelse, er det min Tro, at det er meget vel forsvaret at anvende dette Beløb, ja, at det endogsaa maa siges at være en god Anvendelse af halvtredje Millioner Kr. Min ærede Sidemand har, som sagt, nærmere paavist, hvorledes Projektet vilde føre til en Indvinding af henimod 1600 Tdr. Land. Ege saa lidt som han skal jeg udtale mig udførligere om, hvad disse 1600 Tdr. Land maatte blive værd, men dersom vi blot ville sætte dem til en Pris af 1000 Kr. pr. Td. Land — og jeg antager, at alle og enhver ville give mig Ret i, at det er en overmaade lav Ansættelse for Jord paa Amager, saa at sige umiddelbart op til Christianshavn — saa vil det ses, at der paa den Maade vil tilvejebringes en Sum af omtrent 1,600,000 Kr., saa at der bliver tilbage en Udgift paa omtrent 1 Million Kr. Det er nu imidlertid min Mening, at der ikke i Virkeligheden vil blive Tale om en Million, men at det Beløb, som udfordres, vil blive meget mindre. Men hvad tilvejebringes der saa for dette Beløb af — lad os sige — mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Million? For det første Skydebaner, som jeg tror ere bedre end dem, som der tidligere har været tænkt paa at tilvejebringe for en Sum, der var henimod $\frac{1}{2}$ Million Kr., og saa desforuden en Indsejling Syd fra til Kjøbenhavns Havn. Meningerne om den Betydning og Vigtighed, en Indsejling til Kjøbenhavns Havn Syd fra kunde have for Skibsfart og Handel, have som bekendt, navnlig for en Del Aar tilbage, været meget delte. Der har været fremtalt flere Projekter til Kalvebodstrands Uddykning, og denne Tanke har haft meget varme Talsmænd, men ganske vist ogsaa Modstandere, og jeg tager ikke fejl, naar jeg siger, at den forskellige Maade, hvorpaa der er set paa dette Projekt, for en ikke ringe Del har haft sin

Grund deri, at Interesserne hos de paagældende være noget forskellige. Udviklingen har nu ført det med sig, at Kjøbenhavns Havn er bleven udvidet mod Nord. Der er anvendt mange Penge, flere Millioner paa at uddybe Havnen og Keden, Nord for Kjøbenhavn, og man har — og det høje Folketing har jo sin Andel i Fortjenesten og Væren derfor — bevilget mange Millioner til Anlæg af en Frishavn, ligeledes Nord for Kjøbenhavn. De Fordringer, som have lydt for 10—20 Aar tilbage om, at Kjøbenhavns Havns Udvikling burde ske imod Nord og ikke mod Syd, ere for saa vidt blevene fyldestgjorte, men det forekommer mig, at Havnens Udvidelse mod Nord paa ingen Maade udelukker ogsaa Havnens Udvikling mod Syd eller navnlig dette, at Havnen sættes i Forbindelse med Omverdenen sydefter ved at aabne en Søvej fra Havnen sydefter ud efter Røgebugt. Jeg har endogsaa den Tro, at en saadan Passage er efterhaanden bleven mere paatrængende, end den tidligere har været, og at den fremdeles vil blive det mere og mere, efterhaanden som Trafikken paa Kjøbenhavns Havn udvikler sig og bliver større og livligere. Det, som kunde tale for at aabne Kjøbenhavns Havn en Vej sydefter, er jo ikke blot dette, at man derved forkorter Vejen ikke ganske ubetydeligt for alle de Skibe, der skulle sydefter, og det er ikke ganske uden Betydning, om f. Eks. et Skib, der er fortojet eller opantret ved Gasværkshavnen eller Jønden for Langebro, kan gaa ud ad en kort Vej umiddelbart til Røgebugt — den Vej, der er Tale om, er henved 1 Mil — eller om det skal gaa nordpaa, Nord om Trekroner og Amager ud til Røgebugt. Men hvad der er vigtigere end denne Forskellighed i Vej længden er dette, at Passagen, navnlig for Skibe, der komme sydfra fra Langebro, er forbunden med forskellige Vanskeligheder, Besværligheder, Ulemper, undertiden Farer, hvilket let medfører Befostringer og Udgifter — det er ikke saa sjældent, at Skibe sejle baade paa Langebro og Knippelsbro. Men jo mere Kjøbenhavns Havn og Keden umiddelbart Nord for Tolbodden blive belemede med Skibe, desto mere vanskelig bliver Passagen Syd fra Nord efter op gennem Havnen og Keden, og alle vi, der have bevilget de mange Millioner til Frishavnen, haabe, at der skal udvikle sig stor Trafik netop umiddelbart Nord for Tolbodden. Dersom dette vort Haab gaar i Opfyldelse, vil det blive af stor Betydning, at man til Dels kan sprede Skibsfarten derved, at man kan henvisse de ikke mere end 14, 15 Fod dybt stikkende Skibe, der skulle Syd efter, til at gaa den