

i Størrelsen af de Beløb, som hertil ere bestemte. De udgøre nemlig i runde Tal saadan noget som $\frac{1}{3}$ af Udgifterne til den samlede Jærnbaneplan, og da Hovedstaden heldigvis endnu ikke repræsenterer mere end ca. $\frac{1}{6}$ af Befolkningen, vil man se, at den faar sin Broderpart af den hele Plan. Der er ikke alene ved Gennemførelsen af en saadan Ordning, som her foreligger, taget Hensyn til den paagældende Plads, men Kjøbenhavns Hovedstation er jo tillige Centralstation for hele Landet, og den kommer derfor til indirekte at medvirke til Fremme af alle de Interesser, som Jærnbaneplanen som Helhed gaar ud paa at imødekomme. Naar man ser paa Forslaget om Anlægget af en Godsbanegaard ved Kallebostrand, som jo er en ret kostbar Foranstaltning, saa skal jeg ogsaa straks gøre opmærksom paa, at et Hensyn ved at foretrække denne Plan fremfor andre mulige Løsninger har været at imødekomme de Ønsker, som fra den sydlige Del af Hovedstaden naturligen maatte gøres gældende netop under Indtryk af den Indflydelse, som Udviklingen mod Nord i de senere Aar har haft. Der er efterhaanden ved Anlægget af Kallbrænderihavnen og senere ved Udviklingen videre igennem Frihavnen stet et stærkt Skridt i Retning af at forrykke Centrum for den hele Trafik og for de merkantile Interesser i Almindelighed i Kjøbenhavn, og dette er ikke stet uden en vis Modstand og Klage fra dem, hvis Interesser særlig ere knyttede til den gamle Havn og den sydlige Del af Byen. Jeg siger altsaa, at et af Hensynene, der have ført til Valget af Anlægget af Godsbanestationen i den sydlige Del af Byen, netop har været at imødekomme det naturlige Krav, som den paagældende Del af Hovedstaden gør. Man vil jo se, at ved Hjælp af den nuværende Havnebane staar den gamle Havns sydlige Del i Forbindelse med den ny Hovedgodsbanestation, og den vil jo vistnok ogsaa kunne benytte denne Forbindelse paa fyldestgørende Maade. I Forbindelse hermed skal jeg oplyse, at Udvalget har fra Grosserer-societetet i Kjøbenhavn modtaget en Henvendelse nu i yderste Øjeblik om at gaa videre i Retning af at imødekomme de Interesser, der ere knyttede til Kjøbenhavns gamle Havn. Den gaar nemlig ud paa Ønsket om med det samme at faa bygget et Havnepor, der skulde være en Forlængelse af det Spor, der allerede er besluttet udført til Forbindelse mellem Frihavnen og den gamle Toldbod, i alt Fald ned til den sydlige Ende af Toldbodpladsen. Jeg skal med Hensyn til denne Sag give nogle Oplysninger, for at ærede Medlemmer kunne overse, hvad

det drejer sig om. Spørgsmaalet er naturligt rejst i Forbindelse med Frihavnsanlægget og er allerede fremdraget ved den i 1891 afgivne Betænkning. Man erkendte — og deri var hele Udvalget enigt, og man maatte altsaa forudsætte, at den samme Enighed maatte være til Stede i Tinget og i Rigsdagen saa vel som vistnok ogsaa fra Regeringens Side — at Anlægget af Frihavnen og Forbindelsen med Toldboden forudsatte som naturlig Konsekvens Fortsættelsen af dette Forbindelsesspor enten helt gennemført, eller i alt Fald indtil Enden af den søndre Toldbodplads. Derom er der derfor ogsaa fremtalt Udtalelser i den da afgivne Betænkning, hvorved man henstiller til Regeringen og anbefaler, at dette Spørgsmaal bliver Genstand for Overvejelse og Undersøgelse samt for eventuelle ny Forslag. Imidlertid oplyses det der, at en fuldstændig Gennemførelse deraf, altsaa en Forbindelsesbane, der satte Frihavnen og Toldboden i Forbindelse med den nuværende Havnebane paa Gammelholm, vilde koste saadan noget som 1,700,000 Kr. Det da-værende Frihavnsudvalg meddeler imidlertid, at det fra anden Side har Oplysning om, at denne Kalkule maa anses for at være for højt anslaaet. Det beregner derfor til et Beløb af kun 700,000 Kr. Omkostningerne ved at gennemføre denne Havnebane, men det oplyser tillige, at Grunden til denne store Forskel i Overslaget mellem 1,700,000 Kr. og 700,000 Kr. beror paa at det Overslag, som Regeringen foreløbig havde gjort, forudsætter, at samtlige Anlæg udføres paa Statens Regning saavel det tekniske Anlæg som tillige Flytning af Bolværker og Erstatning for afgivne Grunde o. s. v. Frihavnsudvalget udtaler imidlertid derom, at det maa anses det for en naturlig Følge, at de deri interesserede Parter, altsaa Sjerne af de paagældende Bolværker og Bathuse, ved rimelig Overenskomst komme til at deltage i disse Anlæg, og ender saa med at sige, at det ligeledes maa finde det stemmende med Billighed, at ogsaa Kjøbenhavns Kommune yder et Bidrag til denne Sags Gennemførelse. Saaledes udtalte altsaa som sagt Frihavnsudvalget sig eenstemmigt i 1891. Paa Grundlag deraf har saa Regeringen senere foretaget denne Underjøgelse og paa Finanslovsforslaget i Aar stillet et Forslag, der dog ikke gaar ud paa den hele Gennemførelse af denne Havneringbane, som den kaldes, idet man atter skyr de særdeles store Bekostninger, som Anlægget vilde medføre, og vistnok ogsaa skyr de Ulemper, som en Overfæring af Svæsthusbroen og Nyhavn vilde medføre.