

Skrivelse fra Ingeniør Krøhule til Indenrigsministeriet af 24de Februar.

Skjøndt Veirliget i de sidste 3 Maaneder har været saa ugunstigt, at det har været umuligt at fuldføre de, ifølge Ministeriets ærede Skrivelse af 6te December f. A., mig tilladte Nivellements og Terrainundersøgelser i det oprindelig paatænkte Omfang, saa er jeg dog nu kommen saa vidt frem med Sagen, at det er mig muligt at betegne det hoieste Ministerium en bestemt Linie, paa hvilken Baneanlægget igjennem det sydlige Sjælland, samt Lolland-Falsters Stift agtes udført.

Denne Linie afviger, som man af vedlagte nærmere Beskrivelse vil see, ikke uvæsentlig fra den af mig oprindelig paatænkte Linie, som skulde udgaae fra Borup eller en anden, i dens Nærhed beliggende, Station af Kjøbenhavn-Korsøer Banen; det har imidlertid ved nærmere Overveielse og Drøftelse viist sig nødvendigt, at vælge den nu foreslaaede Linie.

Hovedmotivene dertil ere i det Væsentlige følgende:

1. Vilde Hovedoieemedet, som skal opnaaes ved dette Baneanlæg, nemlig det, at tilveiebringe den bekvemtest mulige Forbindelse — ikke alene imellem Kjøbenhavn og Hamborg — men imellem Sverrig-Norge og Continentet, tildeels forfeiles ved en Indmunding i den Korsøer-Kjøbenhavnske Bane.

Skal Projectet have det Resultat, at Hovedlandeveien fra Sverrig til Tydskland osv., for Fremtiden gaaer igjennem Danmark, saa er det nødvendigt, at komme den svenske sydlige Stambane saa nær som muligt, og at fikke sig Muligheden af en bekvem Forbindelse med samme. Dertil vilde den Sjællandske Jernbane som Mellemled ikke være synderlig egnet. Dens Banegaard ved Kjøbenhavn ligger

paa et Sted, hvorfra det vil være meget vanskeligt og bekosteligt at komme til Bandet, hvilket dog, naar en større Godstrafik skal udvikle sig paa den nye Linie, vil være nødvendigt. For en saadan Forbindelse vilde der, naar den ikke skal være generende for Samfærdslen i Byen og imellem Stad og Land, neppe være nogen anden Vej, end at lægge en Sidebane udenom Nørrebro, til et Sted i Nærheden af Kalkbrønderiet eller Glassens Have, og der at etablere en ny Havn til Færgesforbindelse med Sverrig. Men, naar en saadan Plan skulde udføres, saa vilde Spørgsmaalet opstaae, paa hvis Beføstning dette skulde skee? Det nye Jernbaneselskab vilde — affeet fra de derved opstaaende Forviklinger imellem begge Selskaber angaaende Driften — neppe kunne finde Foranledning dertil, efterat have overleveret sin hele Tilførsel til den Sjællandske Jernbane, og denne sidste vilde naturligtvis ikke synes om et saa bekosteligt Anlæg; den vilde finde det mere svarende til sine Interesser, at lede Trafikken til Sverrig over Helsingør. Men ad denne Vej kan der aldrig ventes en gunstig Udvikling for en gjenneemgaaende Trafik. For det Første bliver nemlig den Helsingborg-Øslofske Bane, som saa bliver et andet Forbindelsesled med de svenske Stambaner, kun stiftet til en meget let Godstrafik, thi dens Overbygning har kun Skinner af 51 T engl. pr. Yard, er altsaa meget for let for en svær Godstrafik. For det Andet medfører Afbenyttelsen af den nordsjællandske Bane en Omvei af omtrent 10 danske Meil; man arbejder altsaa derved ligesom i Hænderne paa den truende Concurrence-linie Østod-Stralsund (maaskee endog Østod-Arcona). Det er derfor nødvendigt, at Over-