

man virkelig kunde formaa det sjællandske Jernbaneselskab til at sætte den Bane, der skulde udgaa fra Københavns østlige Del — hvis dennes Anlæg overtages af Selskabet — i Forbindelse med Københavns Havn. Det forekommer mig rigtignok, at en Forbindelseslinie fra den eventuelle østlige Banegaard til Københavns Havn ved Toldboden og derfra videre til Nyhavn og derfra maatte videre til Gammelholm vilde være meget lettere at tilvejebringe end den Havnebane, hvortil der gives Udsigt i dette Lovforslag. Der antydes rigtignok i Motiverne tvende Omstændigheder, som skulde gjøre det dels vanskeligere og dels mindre nødvendigt at faae etableret en Forbindelse mellem Københavns Havn og den østlige Banegaard, nemlig dels Hensynet til Fæstningsværkerne og dels det Hensyn, at der kan gives den, der erholder Koncession paa Anlægget af en Jernbane fra et Punkt paa den nordsjællandske Bane til et Punkt ved Dresund mellem Charlottenlund og Ralkbrønderierne, Tilladelse til ved et Spor at sætte denne i Forbindelse med Københavns Havn. Hvad nu for det Første angaar Hensynet til Fæstningsværkerne, da støde vi her, som saa ofte ved Jernbaneforslag, paa Krigsministeriet som en Stat i Staten, som man ikke maa røre ved, og til hvilket man skal tage i den Grad Hensyn, at man maa være varsom med at komme ind paa det Omraade, hvor det er eneherstende. Det er saa meget mere besynderligt, at Krigsministeriet her skal betragtes som et Noli motangere, som der jo ellers, hvor der er Spørgsmaal om Jernbaneanlæg, fra Indenrigsministeriets Side lægges særlig Vægt paa at tilfredsstille militærens Hensyn. Det er vistnok fuldstændig rigtigt, at man ved Anlæg af Jernbaner tager Hensyn til disses Betydning for Landets Forsvar, og at man derefter bestemmer deres Retning; men naar der er Tale om en Jernbane, som kan faae stor Betydning og blive til stor Nytte for Hovedstaden, skal man ikke lade sig affrække derfra ved den Tanke, at man kan komme ind paa det Omraade, hvor Krigsministeriet mener at være eneherstende. Hvis der virkelig var Tale om at svække Landets Forsvar ved et saadant Anlæg, skulde jeg sandelig være den Sidste til at ville søge det gjenneført; men dette er vist saa langt fra Tilfældet her, at det meget mere kan paastaas, at det ikke vilde efterlade noget som helst Savn, om Københavns Citadel gik den samme Veje som Københavns øvrige Fæstningsværker. Derved vilde der for Hovedstaden blive aabnet en naturlig, let og bekvem Udgang til Havnen til stor Gavn for Skibsfart og Handel. At der paa en eller anden Maade maatte gives Landets Forsvarsvæsen Erstatning for den Opgivelse af Rettigheder, Arealer o. s. v., som et saadant Jernbaneanlæg kunde medføre, er selvfølgelig; men dette er en Banfælighed, som man vist meget let vilde kunne komme ud over. Den anden Betragtning, der er opstillet

mod at gjøre Forbindelsen mellem den østlige Banegaard og Havnen obligatorisk, er, at en saadan Havnebane kunde udgaa fra et andet Punkt noget udenfor København og støde til Havnen i Dverensstemmelse med Loven af 16de April 1873, hvorefter den, der opnaar Koncession til at anlægge en Bane fra et Punkt paa den nordsjællandske Bane til et Punkt ved Dresund mellem Charlottenlund og Ralkbrønderierne, tillige kan faae Tilladelse til ved et Spor at sætte denne i Forbindelse med Københavns Havn, hvilket med andre Ord vil sige, at det muligvis kunde vise sig rigtigere og heldigere, at Havnen blev sat i Forbindelse med Jernbanen, ikke direkte, men ved en Sidebane. Jeg tror nu, at der er saa Meget, der taler for den umiddelbare Forbindelse, og at Banfælighederne paa dette Punkt ere forholdsvis saa ringe, at, naar man overhovedet skal aabne det sjællandske Selskab Udgang til Stadens østlige Del, bør det kun være paa den Betingelse, at Banen føres ned til Havnen. Naar der er Tale om andre Kjøbstæder, saa lader Ministeriet sig det altid være særdeles magtpaaliggende at faae den vedkommende Kjøbstads Bane ført ned til dens Havn enten direkte eller ved et Sidespor, medens København, der har haft Jernbane i 25 Aar eller endnu længere, ikke endnu har kunnet opnaa noget Lignende. Naar der nu er Tale om at lægge en Bane i kun nogle tusinde Alens Afstand fra Havnen, saa er det besynderligt ikke samtidigt at gjøre det til en Betingelse, at Spor føres ned til Havnen. Smidlertid erkjender jeg, at, naar der kommer en Forbindelse mellem Havnen og den nuværende Banegaard, saa er det ikke saa betydningsfuldt ogsaa at faae Havnen sat i Forbindelse med den østlige Banegaard, og naar der derfor opnaas Sikkerhed for, at den høitærede Minister vil være i Stand til at faae det nævnte Spor ført helt ind til Gammelholm fra den sydlige Side, saa vil jeg for mit Vedkommende ikke absolut staa fast paa, at Forbindelsen med Havnen ogsaa skal finde Sted fra den østlige Banegaard. — Udvalget stillede i Fjor et Vædringsforslag om, at der, foruden en Bane fra Københavns østlige Del til Hellerup og et Dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg, tillige skulde anlægges en Bane fra Klampenborg Nord paa til Kungsted eller Hørsholm langs med Dyrehavens østlige Hegn. Det blev forudsat, at, saafremt det sjællandske Jernbaneselskab maatte være villig til at anlægge en saadan Bane, skulde dette have Fortrinnet; men da der tillige kunde være Mulighed for, at Sagen ordnedes paa den Maade, at Private anlagde Banen, særligt med Understøttelse af Jernbaneselskabet, saa affattede man Vædringsforslaget saaledes, at der ogsaa toges Hensyn dertil. Jeg beklager at se, at det Forslag, Udvalget den Gang stillede, ikke er blevet optaget i Lovforslaget; men jeg haaber dog, at det under Sagens videre Gang maa kunne lykkes at faae den høit-