

nes at være en Flertalsbeslutning, hvorom Udvalget ikke er underrettet. Flertallets Beslutning i Udvalget gif oprindeligt uaa, at der ikke skulde foregaa nogen Forandring i den omtalte Retning, og naar Flertallet forandrer sin Mening, eller naar Medlemmer, der ikke have været tilstede, indfinde sig i Udvalget, kan den tidligere fattede Beslutning kun forandres ved en anden Flertalsbeslutning. Jeg kan ikke antage Andet, end at Ordføreren maa indrømme, at det er et noget uforrettet Standpunkt, naar jeg og de andre Medlemmer, som ikke have sluttet os til dette Forslag, her befindes os lige overfor det uden at have været i Stand til at drøfte Sagen i Udvalget med de øvrige Medlemmer, som have stillet Forslaget, idet vi derved have været afskaarne fra at gjøre de Betragtninger gjældende, som vi kunde have at gjøre gjældende derimod, og som maaske kunde have bevirket en Forandring i Stillingen, eller i alt Fald at der var opnaaet Enighed om Sagen paa et andet Grundlag. Naar der er nedsat et Udvalg, maa det unegteligt antages at være en Selvfølge, at saadanne Forhandlinger foregaa i Udvalget; thi ellers indser jeg ikke, hvad Udvalgets Nedsættelse skal tjene til. — Saaledes som Sagen nu foreligger, skal jeg imidlertid vende mig til Realiteten. Jeg vilde rimeligvis ikke have kunnet gaa med til det her fremsatte Forslag. Jeg kjender det kun af det, jeg her ser trykt, ligesom jeg ogsaa i Udvalget har læst de Motiver, som kunde have bevæget ærede Medlemmer af Udvalget til at forandre deres Stilling fra den Behandling; men disse Erklæringer have ikke kunnet være afgjørende for mig eller forandre den Anskuelse, som jeg tilligemed hele Udvalget paa eet Medlem nær havde vundet ved den Behandling, at der ikke er Plads i Havnegade til Anlægget af en Havnebane, naar man ikke vil berøve den Trafik, som nu har udviklet sig der, en meget væsentlig Del af den Plads, den behøver. Denne Anskuelse har, som sagt, ikke kunnet forandres ved disse Udtalelser, Enhver, som gaar igjennem Havnegade, — om ikke netop i disse Dage, da Værstiden har formindsket Benyttelsen af Havnen, saa til andre Tider — vil finde, at den temmelig smalle Kat i Havnegade omtrent til enhver Tid er belemret med Varer af alle mulige Arter, og det ingenlunde — i alt Fald for en væsentlig Del — Varer, som komme med Jernbanen eller kunne antages at ville gaa med Jernbanen, men Varer af alle mulige Arter. Dette gjælder i allerhøjeste Grad om den nordlige Del af Havnegade, navnlig Stykket fra Nyhavn til Cort Adellers Gade, hvor Anlægget af et Banespor vil være fuldstændig umuligt. Det vil støde paa et Oplagshus, som Havneværnet har opført for ankomende Varer, og der vil aldeles ikke være mindste Plads til at komme forbi dette Hus, med mindre Banesporet skal ud paa Kjørebanel.

Skal derfor Forslaget kunne vedtages, maa man gjøre en Forandring i Loven eller søge en Udsættelse af Lovens Bestemmelser i saa Henseende opnaaet, idet der staa i Loven af 1875, at Havnebanen skal føres hen til Nyhavn, men Havnebanen vil ikke kunne føres til Nyhavn, med mindre dette Varehus ryddes bort, og der vil ikke være nogen som helst Plads til det hverken paa dette Sted eller paa noget som helst andet Sted i Havnegade. Dette kan jeg imidlertid neppe antage er nogen af de Herrers Mening, som have underskrevet Erklæringen, og jeg tør vistnok heller ikke antage, at det er nogen af de Herrers Mening, som have stillet Forslaget. Den Del af Trafikken, som finder Sted paa det nys betegnede Stykke, fra Nyhavn til Cort Adellers Gade, er den, der fremkalder af de svenske Dampskibe, som neppe ville bringe Noget af nogen som helst Betydning til eller føre Noget fra den sjællandske Jernbane, hvormod den aller væsentligste Del af, hvad de bringe af Personer og Gods og da navnlig af dette sidste, hvorom der jo her væsentlig er Tale, gaar til og fra Kjøbenhavn. Den Trafik, der her har udviklet sig, vil fuldstændig blive ødelagt ved en Jernbane, eller ogsaa maatte Jernbanen slippe paa dette Stykke, men under alle Omstændigheder maatte det Varehus, der er opført til Brug for denne Dampskibstrafik, ryddes af Veien, naar en Jernbane skulde lægges der, og derved vilde den omhandlede Dampskibstrafik lide et væsentligt Skaar. Den sydligere Del af Gammelholm benyttes til større Dampskibe, og det skulde væsentligt være for disses Skyld, at Havnebanen skulde have en Betydning. Men ogsaa for disses Vedkommende gjælder det sikkert, at den væsentligste Del af, hvad der tilføres og fraføres dem, ikke kommer fra eller gaar til den øvrige Del af Landet, men til Kjøbenhavn, og det vil altsaa ikke være til Fordel for Jernbanen. Dette vil man i Almindelighed kunne overbevise sig om, naar man paa Tider, hvor Dampskibsfarten er livligere end nu for Tiden, vil besøge denne Del af Havnegade. Skal der anlægges et Jernbanespor i Havnegade, vil det være aldeles fornødent at anlægge et Dobbeltspor. Naar man har et Banespor, da er det nødvendigt, at de Vogne, der bruges til Indladning og Ukladning, faae Lov til at blive staaende i nogen Tid ved det paa gjældende Skib, og skal Banen ikke indskrænkes til Benyttelse af et enkelt Skib, hvilket jo vel ikke er Hensigten, saa maa der være Spor ved Siden af, hvorpaa Vogne fra andre Skibe kunne passere frit frem og tilbage. Dette Hensyn er dobbelt fornødent under den Udvikling, som Jernbaneværnet i det Hele har taget, og som har medført, at der paa den sjællandske Jernbane — ligesom jeg tør sige paa alle Europas Baner — er en ringere Mengde Jernbanesvogne til Tjeneste, end den stigende Trafik udræver. Det er væsentligt for et Jernbaneselskab at holde Skridt med den