

sligende Trafik; thi man foretager jo ikke Anstaltelser paa Spekulation, men kun efterhaanden som Trafikken med streng Nødvendighed kræver det; men naar dette er Tilfældet, saa nødes Jernbaneselskabet til at stille strengere og strengere Fordringer med Hensyn til den Tid, hvori Ind- og Usladere kunne have Jernbanevognene til deres Raadighed. Denne Tid er her i Landet længere end i andre Lande; jeg veed, at den i andre Havne er indskrænket til nogle ganske faa Timer, og Udvielingen maa efter al Sandsynlighed ogsaa føre med sig, at noget Sigtende sker her, altsaa at Tiden forlænges. Men selv med den Tid, som det nu er tilladt at have Jernbanevogne til Raadighed, vil det ikke være muligt at besørge Trafikken i Havnegade, med mindre man har et Dobbeltspor, saaledes at ingen Vogn fra det ene Skib kommer til at vente efter Vogne fra det andet Skib. Et Dobbeltspor vil imidlertid omtrent paa hele Havnegadens Strækning borttage al den Plads, som der nu haves til Oplagsplads for Varer, der skulle indlades i eller udlades af Skibe, og dette er et saa afgjørende Punkt, at der maa være en alvorlig Opfordring, forekommer det mig, til at tage under Overveielse, om der ikke kan findes en Maade, hvorpaa dette kan undgaaes, saaledes at ikke den Trafik, der nu har udviklet sig, paa væsentlig Maade bliver svækket eller maatte endog saa helt drives bort fra Havnegade. Den eneste Maade, hvorpaa dette hensigtsmæssigt kunde forhindres, vilde være ved at rykke Bolværket noget ud og opfylde en Strækning f. Ex. af 10 Alen af Havnens Grund udenfor Havnegade. Det er uheldigt, at da Planen til Gammelholms Bebyggelse blev lagt, Havnegade blev gjort saa smal, som den blev; man havde den Gang ikke Die for den Trafik, som nu har udviklet sig, og man har begaaet flere Fejl ved de Anlæg, som der ere foretagne, idet man f. Ex. ikke har sørget for, at der blev Paghuse og deslige for den større Dampskibsfart, som man ventede skulde udvikle sig der. Men, mine Herrer, der er en anden Betragtning, som tillige maa gjøre det ønskeligt, at hele dette Spørgsmaal bliver udsat, og det er den Forbindelse, hvori dette Spørgsmaal staar med samtlige de Foranstaltninger, som forestaa, og som maa anses for at være temmelig paatrængende, med Hensyn dels til Jernbanens Udvieling og dels til Kjøbenhavns Havn. Jeg skal ikke udtale mig paa nogen bestemt Maade om, hvad det er, som her skal gjøres — dette er Noget, som den Enkelte kan have sin Mening om, men hvorom en Afgjørelse vil være at tage ved en samlet Overveielse fra mangfoldige forskellige Sider, — men jeg skal blot antyde, paa hvilke Punkter og i hvilke Retninger det er, at store Forandringer nødvendig maa foretages. Dersom det maa være mig tilladt at begynde med Jernbanegaarden, saa skal jeg sige, at allerede nu Kjøbenhavns Jernbanegaard er saa snever, at der

ikke er nogenstørst Oplagsplads der til nogenstørst Vare, det er derfor, at man fra alle Sider har ønsket en Godsbanegaard anlagt; men hvorledes skal den anlægges? Skal den anlægges saaledes, at den kan tilfredsstille i den nærmeste Tid, eller skal man anlægge den saaledes, at den tilsteder en Udvidelse for en lang Arrække? Det Sidste maa vistnok anses for det Ønskeligste, og det er dette, der har ført til den Løste, som ogsaa Finantsudvalget og ligeledes det nuværende Havneanvendvalg har anbefalet eller i alt Fald i det Hele har sluttet sig til Grundtanke i, nemlig parallel med Vesterbro at anlægge en Banegaard, som maatte i sin Tid kan blive baade en Godsbanegaard og en Personbanegaard. Gaar man videre mod Nord op langs Havnen, saa vil jo Trangen langs Havnen i Christiansgade blive afhjulpen ved den Havnebane, som der ikke er noget Forslag om at udsætte, og det er jo ikke saa ganske ringe en Strækning, som der her er Tale om. Kommer man saa Nord for Christiansgade, saa støder man paa den Gade, som gaar mellem Børsen og Ministeriebygningerne til Knippelsbro. Det er fra flere Sider fremhævet, hvor uheldigt det vilde være at anlægge en Tunnel under, og ligeledes, hvor uheldigt det vilde være at lade Vognene kjøre over Vesterbro, paa Grund af den stærke Trafik, og de samme Ulemper vilde komme tilstede, dersom der var en stadig Trafik tværs over den omhandlede Gade, som er meget smalle. Gaa vi derfra videre nordpaa, komme vi til den Arm af Havnen, som gaar ind imod Holmens Bro og Slotsholmskanalen. Der reiser sig her det Spørgsmaal, om det vil være nødvendigt at anlægge den Bro, som ifølge den nuværende Plan skulde anlægges over denne Arm af Havnen, eller om det ikke snarere vilde være ønskeligt at udfylde Slotsholmskanalen indtil udfor Christiansgade. Man lægger neppe fra nogen Side nogen videre Vægt paa, at Slotsholmskanalen kan være en Havn for de Skuder, der ligge der; det er ikke dette Hensyn, som jeg tror er det væsentlige til at beholde Slotsholmskanalen. Det Væsentlige, hvorfor man forparer dens Bevarelse, er, efter hvad der er mig bekendt, ønsket om, at den skal kunne tjene til en Fæstningsgrav for Løshuset imod mulige revolutionære Bevægelser i Kjøbenhavn. Jeg skal ikke udtale mig om, hvorvidt en saadan Hensigt kan opnaas ved at bevare Slotsholmskanalen, men jeg tror iøvrigt, at hvis man har dette for Die, vil denne Hensigt lettere kunne opnaas ved at lægge en Bataillon ved Løshuset, naar man endelig vil dette. Under alle Omstændigheder er Spørgsmaalet om Slotsholmskanalens Opfyldelse et Spørgsmaal, der vistnok burde tages under fornyet Overveielse, og dersom det kommer frem og bliver afgjort bekræftende, saa bør falder jo Spørgsmaalet om denne temmelig kostbare og temmelig uhenigtsmæssige Bro, som skulde føre over den