

blive aabnede for Skibsarten nede ved Gasværket. Det forekommer mig derfor, at det maa erkjendes, at der fra Christiansgade og sønden for Langebro bliver en saa stor Holværksstrækning tilgængelig for Skibe, at det nye Havnespor, naar det bliver lagt derned, maa siges at ville i meget udstrakt Grad komme Trafiken til Gode. Der vil være Plads for Havnespor for et meget stort Antal Skibe, desværre et større Antal Skibe, end vi i de nærmeste Aar tør regne paa at se her inde ved Havnen. Jeg vil nu bringe i Grindring, at det, vi vedtog ved 2den Behandling af Sagen, ingenlunde var i fjerneste Maade nogen Opgivelse af Stykket i Christiansgade og i Havnegade; det var, jeg kan gjerne sige, ikke en Gang en Udsættelse af dette sidste Stykke, men det var en Bemyndigelse for Ministeren til at udsætte dette sidste Stykke af Havnebanen. Dette forekommer mig at maatte indeholde en høj Grad af Beroligelse for dem, der betragte det hele Havnebaneanlæg i den Skikkelse, hvori Loven af 24de Mai 1875 har slaaet det fast, som særdeles betydningsfuldt baade for Kjøbenhavns Handel og for den Trafik fra Landet, der staar i Forbindelse dermed; thi der havs der en fuldstændig Garanti for, at det Højeste, der kan ske, er, at dette sidste Stykke af Havnebanen efter Ministerens Bestemmelse udsættes i 3 Aar. Men skulde det mod Forventning vise sig, at de Holværksstrækninger, der blive aabnede for Trafiken i Christiansgade og ved Gasværksstien, ikke ere tilstrækkelige til at afhjælpe Savnet, eller at det er for besværligt for Skibene at ty derind til, har Ministeren det i sin Magt at forfordre denne Udsættelse til 2 Aar, til 1 Aar, til 1 Maaned, ja, at lade den falde aldeles bort. Derfor synes det mig, at der ikke kan være nogen stor Betænkelighed ved at gaa ind paa denne Udsættelse, medens der paa den anden Side forekommer mig at være vægtige Grunde, som tale for at gaa denne Vej. Jeg skal da blandt disse først og fremmest anføre, at netop naar en saadan ny Forbindelse som denne bringes tilveie, er det ønskeligt, at den kommer nogenlunde gradvis, og at den ikke paa een Gang plumper ned og forstyrrer bestaaende Forhold. Saa længe det endnu er muligt at lægge Havnespor paa Strækninger ved Kaier, der ikke ere optagne af anden Trafik, tror jeg, at det er hensigtsmæssigt at gjøre, hvad man kan, for at føre Færdselen hen til disse nye Steder. Havnegade er, som det gjentagne Gange er blevet oplyst, og som Enhver let kan overbevise sig om hver eneste Dag, allerede nu optagen af en stor Trafik, der i alt Fald for sin væsentlige Del ikke vil have nogen Nytte af et Spor til Jernbanen. Derimod ligge de store Strækninger nede ved Gasværkstien fuldkommen frie; der er ingen Trafik dertil, og det synes at ville være hensigtsmæssigt, at man i den nye Udvikling gaar saaledes fremad, at man begynder med at lade den nye Færdsel

ubville sig paa saadanne Steder, hvor den ikke griber forstyrrende ind i Forhold, der allerede have faaet en vis Hævd. Denne Betragtning synes mig at være i den Grad i Alles Interesse, inklusive den Kjøbenhavnske Handelsstands, at der er Grund til at lægge særlig Vægt paa den. Den anden Betragtning er denne, at Bestemmelsen om Anlæg af den fulde Havnebane helt ud paa Gammelholm er bleven tagen i en Periode, hvor man befaandt sig i en meget stærk fremadskridende kommerciel Udvikling, og hvor man syntes at hengive sig til den Forestilling, at denne Guldalder var en, som vilde blive ved aldeles usforandret, og at Enhver, som fremsatte Forslag om at anlægge eller at forlange eller forpge en Jernbane, betragtedes som staaende i særlig Pagt med Fremskridtets Genius, og man tiljubled ham Bisald. Der er indtraadt en væsentlig Forandring i disse Forhold. Det erkjendes nu, at den store og fremblomstrende Udvikling, der syntes ikke at have nogen Grændse, for den nærværende Periodes Vedkommende har kulmineret, og at vi nu befinde os i en Periode som ikke just af Tilbagegang — fjøndt jeg tror, at f. Ex. Lødbindrernes Synken kunde berettigede til at bruge dette Udtryk — saa dog i alt Fald i en Periode af Stilstand. Under disse Omstændigheder synes der mig derfor at være en anden Opfordring til at holde en lille Smule til Maade, og naar man har en Udfigt til at kunne dele et stort Foretagende i to Afsnit, af hvilke det ene foretages først og det andet 3 Aar senere, forekommer dette mig at være en Fremgangsmaade, som i høj Grad tiltrædes og forsvares af en sund økonomisk Opfattelse. Det tredje Moment og det, jeg nævner sidst, fordi man har været tilbøjelig til at lægge mindst Vægt paa denne Side af Sagen, er, at det aabenbart er en meget ufordelagtig, i alt Fald for Diebliffet en meget ufordelagtig Kapitalanvendelse; som gjøres ved at anlægge den hele Havnebane. Med Hensyn dertil har man troet at kunne hjælpe sig ved at sige: Hvad kommer det os ved, det er det sjællandske Jernbaneselskab og dets Aktionærer, som maa bære den Historie. Jeg skal indrømme, at Lovgivningsmagten ikke har nogen saa særdeles stor Opfordring til at stille sig paa Aktionærernes Standpunkt; men paa den anden Side har Lovgivningsmagten dog en vis Opfordring til ogsaa for disses Vedkommende at tage noget Hensyn til Rimelighed og Billighed, og navnlig tilslader jeg mig at tro, at i nærværende Tilfælde har den lovgivende Magt, som tillige er Bevilningsmagt, en særlig Opfordring dertil, thi den største Aktionær i det sjællandske Jernbaneselskab er Staten. Der er Ingen, der eier flere Aktier i Jernbanen end Statskassen, og ligesom jeg er overbevist om, at, hvis Statskassen som Aktionær tog Del i Forhandlingen om dette Spørgsmaal, vilde den sige: Nei, lad os nøjes med foreløbig