

Løsning ligge langs Østfiden af Frihavnens ydre Mole, og for at både saavidt muligt paa denne uheldige Omstændighed tilraader Udvalget som sagt at trække Frihavnens østlige Begrænsning tilbage til den nævnte Linie.

Ved Frihavnens Anlæg vil den af Københavns Befolkning saa yndede og stærkt benyttede Promenade, Langelinie, blive delvis forstyrret, og det henstilles derfor til Indenrigsministeren, at der, naar Anlægget af Frihavnen bliver gennemført, tages alt muligt Hensyn til, at denne Promenade bevares eller erstattes ved nye Anlæg.

Til § 1 har Udvalget foreslaaet en Tilføielse, der kort angiver Frihavnterritoriets almindelige Stilling med Hensyn til Told og Afgifter.

Følge Forslagets § 2 skal Indenrigsministeren bemyndiges til for Statskassens Regning at udføre flere Jernbaneanlæg i og ved Frihavnen, og skulle disse Anlæg — foruden de nødvendige Sporforbindelser paa Frihavnens og Dampfærgelahavnen's Territorier — bestaa af følgende 3 Hovedanlæg, nemlig en Godsstation tæt udenfor Frihavnterritoriet og Forbindelser fra denne dels mod Nord (til de nuværende Statsbaner), dels mod Syd (til Toldboden).

Nødvendigheden af disse betydelige Anlæg, der ere beregnet til at skulle koste 1,055,000 Kr., kan Udvalget ikke fuldt ud erkjende, idet der efter dets Anskuelse ikke er Sandsynlighed for, at der skulde udvilles sig en større Godstrafik mellem Frihavnen og Jernbanernes nuværende Hovedstation, eller mellem Frihavnen og det øvrige Indland. — Den Sporforbindelse, der fornemmelig vil have Betydning for Frihavnen, er Forbindelsen mellem denne, Toldboden og den øvrige Del af Havnen.

Grundet paa denne Betragtning anbefaler Udvalget følgende Forandringer i det foreliggende Lovforslags § 2 og § 5, nemlig først og fremmest at den foreslaaede Jernbanestation til Expedition af Gods udelades, idet en saadan, naar Hensyn kun Udvalgenes Betænkninger.

tages til Driften af Frihavnen, maa anses som overflødig, og dens Anlæg altsaa maa kunne opsættes, indtil Dampfærgelahavnen og dennes nødvendige Forbindelse med Statsbanenettet bliver gennemført.

Hvad Jernbaneforbindelsen mod Nord til et Punkt paa Nordbanen angaar, er Udvalget af den Anskuelse, at den alene af Hensyn til Frihavnen næppe er absolut nødvendig. Det skal dog ikke fraa raade dette Anlæg, men henstille til nærmere Undersøgelse, om det ikke vilde være rigtigst, at der ikke nu anlægges en Bane i Niveau, særlig bestemt for Frihavnen, og senere en Bane paa Dæmning fra en eventuel Østbanegaard, men at Anlægene indskrænkedes til den ene Bane, der strax vilde blive anlagt paa en Dæmning, saaledes at den senere kunde benyttes som Forbindelse fra en Østbanegaard mod Nord.

En Jernbaneforbindelse mod Syd til Toldboden maa ogsaa erkjendes for at være nødvendig, da Frihavnen ikke grændser umiddelbart op til denne. Udvalget anbefaler derfor Anlægget af en saadan Forbindelse, hvorvel det ikke er blind for de Banstøffigheder og Ulemper, der ville følge med, at Sporet skal føres igjennem Kastellet og dets nærmeste Omgivelser. — Men det maa paa den anden Side ogsaa erkjendes, at hvor ønskelig eller nødvendig en Forbindelse mellem Frihavn og Toldbod end er, saa er en let, hurtig og billig Transport af Gods fra Frihavnen til en større Del af Københavns indre Havn af en lige saa stor Betydning. Men de nuværende Forhold umuliggjøre en saadan Transport, idet Gods fra Indre havnens vestlige Kajer maa føres til den fremtidige Frihavn enten pr. Åge eller pr. Jernbanevogn ad Havnebanen, over Hovedbanegaarden, ad Nordbanen og den ny Jernbaneforbindelse til Frihavnen, eller over en Jernbanelinie paa c. 1½ Mils Længde. En meget heldig Forandring i disse Forhold vilde man opnaa, hvis man kunde forlænge Sporforbindelsen Frihavnen — Toldboden langs Havnen indtil Havnegade, hvor den vilde