

— vist paa det vedhæftede Kort. Herefter paatænkes Frihavnen, som ved Bølgebrudene mellem Lynetten og Trekroner samt Nord for Trekroner paa begge Sider af Kronløbet agtes dækket mod Vind og Sør, delt i en Sydhavn og en Nordhavn, mellem hvilke det eventuelle Dampfærgeanlæg vil kunne placeres. Sydhavnen vil danne et c. 2,000 Fod langt og i Bunden c. 650 Fod bredt Bassin, som i omtrentlig Retning fra Nord til Syd vil komme til at strække sig fra Pladsen for Dampfærgehavnen ind mod Citadellet „Frederikshavn“ og mod Vst ud imod Kjøbenhavns Snderched blive begrændset af en c. 250 Fod bred Mole, der føres ud fra Kastelspynten, hvor der samtidig ved Udfylkning dannes en passende Afslutning af Vangelinie, saaledes at den frie Udsigt over Rheden bevares, samt et mindre Havneanlæg for Lystfartøier. Nordhavnen vil omfatte den allerede nu anlagte Kalkbrænderihavn — dog at dennes nordlige Bolværk forbeholdes den lokale Trafik og derfor indtil videre ikke indlemmes i Frihavnen — samt et 450 Fod bredt Bassin Syd for Vanddannelsen paa Kalkbrænderihavnens søndre Side. Samtlige de nævnte Havnebasiner erholde en Dybde af 24 Fod, medens der dog gives Havneindfatningerne en saadan Konstruktion, at Vanddybden i Bassinerne efterhaanden kan forøges til 28 Fod. Frihavnsens Vandareal vil efter Projektet udgjøre 39,3 Tdr. Land med c. 8,800 Løb. Fod Bolværk, hvoraf der paa Sydhavnen falder 24,3 Tdr. Land med c. 5,000 Løb. Fod Bolværk og paa Nordhavnen 15 Tdr. Land med c. 3,800 Løb. Fod Bolværk; til Vandareal er henlagt i Alt 66,3 Tdr., heri indbefattet et Areal af 11 Tdr. Land, der eventuelt vil blive anvendt til Dampfærgehavn. Vestgrændsen for Vandarealet gaar langs med den paa Kortet viste Sporforbindelse imellem Frihavnen og den nordsjællandske Statsbane, Vst for en 30 Alen bred Vej, der danner en Fortsættelse af Vangelinie. Mod Syd danner Grændsen for de paagældende Vandarealer en Bue Nord for Citadellet og fortsættes ud paa Sydhavnens østre Mole, saaledes at den ydre Del af denne bevares som Toldomraade. Udgangen til Frihavnsterænet fra Landsiden sker gjennem tvende Hovedporte, en nordlig og en sydlig. Fra disse Hovedindgange føres dels Veie direkte til det fremtidige Dampfærgeanlæg, dels en Hovedvej langs Toldhegnet, saa at Nord- og Sydhavnen komme i bekvem Forbindelse med hinanden, og endelig føres Veie ud til Skure og Pakhuse og langs med Kaierne, hvor Jernbanesporene lægges i Brolægningen, forat Bøgene kunne tjøre direkte til Skib. Med

Hensyn til de Foranstaltninger, der nærmere udkræves for at gjøre de paagældende Arealer tjenlige for det omhandlede Viemed, skal man anføre, at Uddybningen af Bassinerne m. v. tænkes udført ved Tørlægning af vedkommende Vandarealer. I Sydhavnen forudsættes samtlige Kaiere indfattede, ikke med Bolværk, men med Raimure paa høit Bælværk saavel for at formindste fremtidige Reparationer som af Hensyn til de betydelige Belastninger Kaierne, langs hvilke Fjernbanespor nedlægges, og paa hvilke tunge Kraner opsættes, skulle kunne bære. I Raimurene skulle de forskjellige Ledninger for hydrauliske Kraner, elektrisk Belysning, Telefon osv. nedlægges i tilgjængelige Kanaler. Nordhavnen med tilhørende Vanddannelse tænkes i Overensstemmelse med den foranførte Kommissions Forslag fortrinnsvis benyttet til industrielle Anlæg samt til Løsning og Oplægning af grove Varer. Vandarealerne ved denne Havn udlægges derfor hovedsagentlig som aabne Pladser og forsynes foreløbig kun med de fornødne Bolværksspor og Vejforbindelser, medens der ved Sydhavnen, som er forudsat anvendt i Handelsviemed, tilveiebringes et System af Jernbanespor, Skure og Pakhuse. Med Hensyn hertil bemærkes, at der i Hamburg og Bremen er anbragt Skure umiddelbart ved Kaierne, saaledes at samtlige Varer først Losses i Skure og derefter ved Hjælp af Kraner føres over i de bagved liggende Pakhuse. Dette System egner sig selvfølgelig for alle de Varer, som efter deres Udblooming fra Skib skulle oplægges en kortere Tid, indtil de ere forterede, den videre Fragt ordnet osv. for derefter paany at forjendes videre med Skib eller Jernbane eller delvis oplægges paa Pakhus, altsaa for alle de Varer, der ankomme i blandede Ladninger tildels til forskjellige Modtagere, og for alle Varer hørende under den egentlige Speditionsforretning. De Varer derimod, som efter at være løsjede skulle lagres for længere Tid for at afvente Salg i større eller mindre Partier eller for at underkastes Behandling og Ompakning, bør, navnlig naar de ankomme i hele Ladninger, kunne henlægges i Pakhuse og derefter affendes uden at udkræve flere Manipulationer end høist nødvendigt, og for saadanne Varer vil det derfor være hensigtsmæssigt, at der habes Pakhuse umiddelbart ved Kaien. Hvorledes Forholdene nærmere ville udvikle sig her, om Speditions- eller Lagerforretning vil blive overveiede, er det ikke muligt nu at have en begrundet Mening om, og man maa som Følge deraf foreløbig være indrettet paa begge Arter af Trafik med Mulighed for en videre Udvikling i Overensstemmelse med Fremtidens Krav. Dette er