

8.

Ekstrakt Afskrift.

Statsbaneanlægene.

Øveringeniøren.

Kjøbenhavn V. den 7de Juli 1890.

Ved Skrivelse af 21de Maj d. A. har det høje Ministerium begæret mine Udtalelser med Hensyn til Muligheden af forskellige Endringer i det i Landstinget forelagte Projekt til et Frihavnsanlæg ved Kjøbenhavn.

Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt det ovennævnte Projekt maatte kunne modificeres saaledes, at Frihavnens østlige Begrænsningslinie mod Søen i det væsentlige holdes indenfor en Linie fra Kastelspynten til den nuværende Kalkbrænderihavns østlige Grænse, enten ved at hele Anlægget — som antydet paa den vedlagte, i Landstingsudvalget fremkomne Plan — flyttes imod Vest, eller ved at Kurverne for Jærnbane-sporenes sydlige Ende gøres noget skarpere, saaledes at den østlige Mole kan flyttes imod Vest, da skal jeg med Hensyn til det sidste Alternativ bemærke, at de omhandlede Kurver ikkun have en Radius af 400 Fod, og at enhver Formindsfelse af denne Radius vil medføre saa betydelige Ulemper for Benyttelsen af Sporene, at den fra Jærnbanevæsenets Side meget maa fraraades. En Flytning af den projekterede østlige Mole imod Vest uden en tilsvarende Forstydnings af Havnebasinets vestlige Begrænsning vil derhos i høj Grad besværliggøre Befejlingen af dette Basin.

Hvad angaar det første Alternativ — en Forstydnings af hele det projekterede Anlæg imod Vest — da vil dette selvfølgelig for selve Havneanlæggets Vedkommende kunne lade sig gøre, naar det søndre Havnebasin drejes saa meget, at dets Længdeakse kommer til at danne samme Vinkel med Indfejlingsretningen som tidligere. For at faa fornøden Plads til Spor anlægene til Frihavnen og til Dampfærgeshavnen samt til de udenfor Frihavnsterænet fornødne Besforbindelser saavel som til Østbanegaarden, vil det imidlertid i saa Tilfælde være nødvendigt at lægge den endelige Banelinie fra Østerbro til Hellerup en Del mere mod Vest end antydet paa den i Landstinget fremlagte Plan, nemlig tæt Øst om lille Gjegod og over Christiansgave, hvad der foruden betydelig forøgede Ekspropriationer vil medføre den meget væsentlige Ulempe, at det til Østbanegaarden alt i Forvejen temmelig begrænsede Areal vil blive yderligere indskrænket.

Da den omhandlede Forstydnings af Anlægget imod Vest begrundes i Ønsket om at lade den saakaldte „Sunderred“ udenfor den projekterede 22 Fods Kurve uberrørt af Anlægene, skal jeg ikke tilbageholde den Bemærkning, at dette i Virkeligheden ikke vil opnaas i højere Grad ved de tvende vedlagte Projekter, end ved det oprindelige Projekt, idet de i de førstnævnte Projekter mellem Dampfærgeshavnen og den søndre Havn projekterede Moler eller Bølgebrydere samt Havneindløbets Retning ville medføre, at hele den nordlige Del af Sunderreden maa holdes fri for Skibe, for at der kan være tilstrækkelig Plads til Manøvrering ind til Havnemundingen.

Som ofte fremhævet vil overhovedet ethvert Frihavnsanlæg paa dette Sted for eller senere medføre, at den nuværende Sunderred maa opgives som Red, og det turde derfor ikke være rigtigt af Hensyn til de øjeblikkelige og dog uundgaelige Ulemper ved en Forandring i de tilvante Forhold at foretage saadanne Indskrænkninger i Frihavnsanlægget, som vilde foranledige varige Ulemper ved dets Benyttelse.