

I Overensstemmelse med Ministeriets Opfordring, har jeg derefter paa den ligeledes vedlagte „Plan 2“ søgt at vise, hvorledes Forholdene ville stille sig, naar man — uden i væsentlig Grad at forværre Besejlingsforholdene — forskyder Havneanlægget imod Vest.

Som det vil ses, er Bolværkslængden ogsaa her formindsket med ca. 1,000 Løb. Fod, ligesom Læforholdene i Bassinerne langt fra ere saa gode, som i det oprindelige Projekt, idet særlig Industrihavneus søndre Bassin savner fornøden Dækning.

Hertil kommer imidlertid den meget væsentlige Omstændighed, at Frihavneus Grænse og dermed det fremtidige Hovedspor fastes saa langt imod Vest, at der maa foretages meget betydelige Ekspropriationer, ikke alene af Christiansgave men ogsaa af Lille Giegod og de omliggende private Grunde.

Som det fremgaar af Planen, vil endvidere Hovedsporet paa den fremtidige Station forrykkes ca. 225 Fod imod Nord, hvorved Udgangen til Stockholmsgade vil forulempes af den til Viadukten over Banegaarden førende Rampe.

Dette Projekt maa derfor betragtes som ligesaa utilfredsstillende som det af Landstingsudvalget anbefalede, og kan det i Genhold til ovenstaaende ikke indses, at det vil være muligt at opnaa nogen tilfredsstillende Løsning, naar man forrykker den i det oprindelige Projekt foreslaaede Ordning.

Hvad Spørgsmaalet om Underredens Bevarelse angaar, da skal jeg atter her tillade mig at advare imod at tillægge dette Spørgsmaal nogen som helst afgørende Betydning, idet ethvert Havneanlæg paa dette Sted før eller senere vil umuliggøre dens Bibeholdelse. Før eller senere vil den udvendige Moles østlige Side blive benyttet til Bolværksplads, og da er Reden, som saadan, umulig; men indtil dette sker, vil netop det oprindelige Projekt gøre det mindste Indgreb i de bestaaende Forhold, medens Landstingsplanen, som det vil ses af Plan 2, straks vil medføre, at hele den nordlige Del af Reden maa opgives og forbeholdes Sejladsen.

B. O. B.

Ernst.

Til Indenrigsministeriet.