

## 6.

Kopi.

Havnekapitainen ved Kjøbenhavns Havn og Med-  
og  
Overingeniøren for Statsbaneanlægene.]

Kjøbenhavn, den 31te August 1889.

I Henhold til det os under 30te April d. A. af Ministeriet givne Paalæg undlade vi ikke herved tjenstligt at fremsende hoslagte, efter vor Anvisning af Havnebygmester Møller og Ingeniør Ernst i Forening udarbejdede Projekt til et Frihavsanlæg ved Kjøbenhavn med tilhørende Beskrivelse og Overflag, hvortil vi skulle knytte følgende Bemærkninger:

Det ommeldte Projekt er af Ministeriet begæret udarbejdet paa Grundlag af de Konkurrenceprojekter, der ere blevne prisbelønnede efter Indstilling af den Kommission, som har været nedsat til Bedømmelse af de til Finansministeriet indsendte Stuekonkurrencer vedrørende Tilvejebringelsen af et Frihavsanlæg ved Kjøbenhavn. Næst at fyldestgøre denne Fordring ved Udarbejdelsen af Projektet have vi affattet det med de Hovedhensyn for Dje, som indeholdes i den af Kommissionen afgivne Betænkning, af hvilke Hovedhensyn vi særlig skulle fremhæve følgende:

1. Den merkantile Frihavn skal lægges saa nær ved Citadellet som mulig og føres saa nær ind til Kastelspynten, som gørligt er, uden at gribe forstyrrende ind i det, der udfordres for en naturlig og smuk Afslutning af Vangelinie.
2. Frihavsterrainet skal ved Spor bringes i Forbindelse med Toldboden og Særnbanen, og hvad Sporforbindelserne angaar, bør for at undgaa Drejefliver kontinuerlige Spor saa vidt mulig søges gennemførte med Kurveradier af ikke under 5 à 600 Fod. Sporforbindelsen med Toldboden bør tilvejebringes ved, at Spor lægges langs Foden af Citadellens østre Vold.
3. Der skal være en Sporforbindelse mellem Banegaarden og Toldboden, som ikke behøver at passere Frihavsterritoriet, samt paa dette tilvejebringes rigelige Depotspor for Særnbanevogne.
4. Frihavnen skal gøres saa god og bekvem som mulig, saaledes at den bliver fuldkommen rolig, bekvem at besejle og ligger den ældre By saa nær som mulig samt erholder gode Vej- og Sporforbindelser. Roligheden i Bassinet bør opnaas ved Anbringelsen af Vølgebrydere paa begge Sider af Trekroner, den bekvemme Besejling ved at lade Bassinets Indløb vende imod Nord og at lægge de Bassinet mod Øst og Vest begrænsede Vølverter i omtrentlig Retning Nord—Syd, hvorhos Usfeligheden af, at Dampfærgehavnen og Handelshavnen hver faar sit særlige Indløb, fremhæves og endelig bemærkes med Hensyn til gode Vej- og Sporforbindelser, at der bør tilstræbes en direkte Vejforbindelse mellem Vangelinie og Kalkbrænderierne uden om det projekterede Anlæg.