

gaa ud fra, at det er unyttigt at optage Forhandlinger om at lægge Frihavnen et andet Sted, — ligesom der heller ikke er Tvivl om, at Frihavnsens Beliggenhed paa det valgte Sted frembyder store Fordele i andre Henseender, maatte Bestræbelserne i Udvalget i hvert Fald gaa ud paa at tilvejebringe en saa let og bekvem Forbindelse mellem Frihavnen og den gamle Havn, som Omstændighederne tillade det. Det have vi ment at opnaa derved, at vi, saavidt mulig i den korteste og retteste Linie, føre en Forbindelsesvej gennem Citadellet fra Toldboden til Frihavnen; denne Vej indrette vi som en luftet Passage, omgivet af Toldhegn, saaledes, at Toldboden og Frihavnen i Virkeligheden blive et. Derved opnaar man at kunne uden Toldsedlagelse føre Varer fra Toldboden til Frihavnen og omvendt. Vejen gøres saa bred, at den kan optage de nødvendige Jærnbane spor, foruden en almindelig Kørebane. Ved denne Ordning opnaas der tillige meget betydelige Fordele i Henseende til Langelinies Bevarelse, hvilket er et Spørgsmaal, der har spillet en stor Rolle ved Planlæggelsen af Frihavnen. Saaledes som Regeringsplanen er forelagt, vil den medføre ret betydelige Ubehageligheder for Langelinie. Der er i øvrigt ikke nogen Tvivl om, at der af Langelinie i den Forstand, hvori denne Promenade kendtes i vore unge Dage, overhovedet ikke bliver andet end en Saga tilbage; Langelinie var en Spadserevej, der frembød den Sjældenhed, at man lige umiddelbart ved en stor Bytom saa at sige ud til den aabne Sø. Det er noget, der allerede i en Række af Aar kun delvis har været Tilfældet; thi efter at Anlægget øst for Kbheden er vokset op, og efter at den ny Kalkbrænderivej mod Nord er begyndt at blive anlagt, er Langelinie bleven mere og mere indelukket. Naar der nu fra Kastelspynten lægges et stort Havneanlæg, der lukker fuldstændig mod Nord, er det klart, at den kun bliver en almindelig Spadserevej langs en Havn, en Kaffspadsereplads og ikke andet, og man maa ikke gøre sig nogen Illusion om, at det, vi bevare af Langelinie, i Karakter bliver det samme, som det har været forhen. Men naar denne Ustvej alligevel spiller den Rolle, som den gør, har derfor Udvalget ikke næret Tvivl om, at man i alt Fald burde bestræbe sig for at gøre det mest mulige ud af den. Dette er imidlertid ikke naaet ved Regeringens Plan, hvor Afgangen til Langelinie baade i Syd og Nord er overfåaet i Niveau af Jærnbane sporene, hvorved Færdslen vilde blive i høj Grad generet. Sammen med at foreslå den luftede Forbindelsesvej gen-

nem Kastellet, forudsætter Udvalget tillige, at Afgangen til Langelinie baade fra Syd og Nord skal føres over denne Færdselsvej ad Viadukter, saaledes at Trafikken mellem Toldboden og Frihavnen foregaar fuldstændig uafhængig af den Ulysttrafik — Ilystførende og Spadserende — som finder Sted til og fra Langelinie og videre nordest. Der vil tillige derved, tror jeg, vindes, at Anlægget bliver smukkere, mere afvekslende, end det ellers vilde blive, og jeg skal tilføje i Sammenhæng hermed, at Udvalget forudsætter — hvad der jo vil være ethvert Kjøbenhavnserhjerter kært — at der i Fremtiden vil blive givet Publikum fri Afgang til Kastelsvolden. Dette kan sikkert nok ske uden nogen Gene for de Interesser, der i militær Henseende knytte sig til Citadellet. Endelig skal jeg fremhæve, at der desuden vindes en ny Spadserevej, der til Dels vil erstatte Langelinie, nemlig langsmed den nye østlige Mole. Den vil saa en Længde af omtrent 2,000 Alen, og naar man her kommer ud paa Hornets yderste Ende, vil man være saa at sige midt i Sundet, saa det vil i og for sig være en ganske god Erstatning for den gamle Spadserevej, der nu taber saa stor en Del af sin Karakter.

Samtlige de her nævnte Foranstaltninger, som Udvalget saaledes foreslaar, ville medføre en forøget Beføstning af omtrent  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kroner. Med runde Tal fordeler dette Beløb sig saaledes, at der til Holværter, Jordarbejder, Opfyldning osv. vil kræves  $1\frac{1}{4}$  Mill. Kr., til den forøgede Uddykning samt til Holværter og Kajnures dybere Jundering omtrent  $\frac{1}{2}$  Mill., og til Vejen gennem Citadellet med de fornødne Toldhegn, Viadukter osv.  $\frac{3}{4}$  Mill., hvilket tilsammen giver  $2\frac{1}{2}$  Mill. Lige overfor denne forhøjede Udgift har Udvalget saa ment at burde give Anvisning paa en Række Besparelser, der i alt Fald delvis vil veje op herimod. Disse Besparelser naas navnlig ved, at man indskrænker de Ektappropriationer, som Regeringens Forslag forudsætter. I Stedet for at ektpropriere omtrent 117,000 Kvadratalen mener Udvalget, at man kan nøjes med at tage af private Grunde omtrent 25,000 Kvadratalen. Herved i Forening med forskellige Havnen nu tilhørende Grundstykker, der ville blive disponible, og som ikke ville blive inddragne under selve Havnen, vil der indvindes mellem  $1\frac{1}{2}$  og 2 Mill. Kr., saaledes at den hele forøgede Beføstning kun vil andrage mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 Mill. Kr.

Inden jeg nu gaar over til at gøre Rede for de finansielle Foranstaltninger, hvorved disse Midler skaffes til Beje, maa