

munens Gasværk. Saaledes var det endnu i Aaret 1891. Det var klart, at der med Nødvendighed krævedes en betydelig Udvidelse og Forbedring for at sætte Kjøbenhavns Havn i Stand til at maale sig med andre større Havne og at kunne fyldestgøre de Krav, som stillede ved Dampskibenes og Jernbanernes rivende Udvikling. Der var tre Retninger, i hvilke man kunde gaa ved Havnens Udvidelse. Man kunde søge mod Nord, man kunde gaa mod Syd, eller man kunde gaa mod Øst til Kristianshavn. Det sidste frembød i adskillige Henseender fristende Fordele. Man kunde søge at gøre Kristianshavn til et Forretningscentrum, saaledes som det en Gang har været. Man kunde søge at inddrage Flaadens Leje under Handelshavnen; man kunde grave et dybt Sejlløb mod Øst lige ud til Kongedybet, og man kunde omdanne Kristianshavns Stadsgrav til store Havnebassiner. Men hvor meget fristende der end var ved slige Planer, strandede de dog paa Vanskeligheden og Kostbarheden og fremfor alt paa Manglen paa Sammenhæng mellem Kristianshavn og den egentlige By; alene den fornødne Jernbaneforbindelse vilde kun med uhyre Bekostning kunne tilvejebringes. Saa kunde der være Tale om at gaa mod Syd, og ogsaa dette vilde have sine Fordele. Allerede i mange Aar havde der været Tale om at skaffe Havnen Udløb Syd efter, saa at man fik en dobbelt Indsejling; hvad der selvfølgelig i mange Henseender vilde være meget ønskeligt. Men ogsaa her vare Vanskelighederne betydelige, ikke mindst derved, at den overvejende Del af den store Trafik kommer ind Nord fra, og Skibene, naar de skulle passere hele Havnen, maa gaa gennem de to Broer, som tilmed vare i en meget lidt fyldestgørende Tilstand, ligesom ogsaa Forbindelserne i det hele vilde frembyde væsentlige Mangler. Man vendte sig da mod Nord som det, der var lettest gennemførligt og forholdsvis billigst, og man besluttede sig til at anlægge Frihavnen. Her var der dybt Vand lige ind ad Kronløbet med let og bekvem Indsejling; man var der forholdsvis nærmest ved den gamle By, og man kunde der tilvejebringe de fornødne Jernbaneforbindelser og fremstille de Arealer, som et stort Nutids-Havneanlæg kræver. I 1891 besluttede man sig altsaa til at anlægge Frihavnen; den blev aabnet i 1894 og har nu været i Virksomhed i 7 Aar. Det er klart, at et Anlæg, der efter vore Forhold er saa betydeligt, først gennem en længere Aarrække kan komme til at gøre sin fulde Nytte, men dog kan det siges, at

neppe nogen i Øjeblikket kunde tænke sig, hvorledes Trafikken paa Kjøbenhavn skulde kunne klare sig uden dette ny Anlæg. Men samtidig dermed har man i de forløbne Aar ingenlunde tabt af Sigte det Formaal at udvide og forbedre Havnen ogsaa Syd efter, og efterhaanden som Havnen bedre har kunnet overse sin finansielle Stilling og de Midler, den kan raade over, er man kommen til Beslutning om at tage fat ogsaa paa Løsningen af denne Opgave. Et Lovforslag derom blev vedtaget forrige Aar. De Arbejder, det drejer sig om, gaa i første Række ud paa at gøre Sejladsen gennem Havnen lettere og bekvemmere og at gøre Strømforholdene i Havnen roligere og sikrere. Dette opnaas dels ved, at der i Nord lægges Bølgebrydere ud for Trekroner, dels ved at der i Syd opføres en Dæmning tværs over Kalveboderne med et Sluseværk, hvorved man vil kunne regulere Strømhastigheden, som nu til Tider kan være saa stærk, at Sejladsen gennem Havnen næsten umuliggøres. Dernæst gjaldt det at regulere de to Broer. Langebros Ombygning var besluttet allerede tidligere og er nu saa vidt fremskreden, at den nærmer sig sin Fuldendelse. Man besluttede da tillige at ombygge Knippelsbro, der ved sin Beliggenhed er bleven en meget væsentlig Gene for Skibsfarten. Samtidig vil man regulere Bolværksstrækningen ved Knippelsbro, saa at man vil faa langt bedre Besejlingsforhold end hidtil. Endvidere er det Hensigten, i Forbindelse med disse Foranstaltninger, at Havnevæsenet Syd for Langebro skal foretage betydelige Landvindinger. Man har tænkt sig et Sejlløb paa 20 Fods Dybde med Bolværk og Arealer paa begge Sider, og omsider er det da Tanken at grave det Udløb til Køge Bugt, hvorved Havnen vil faa Adgang for større Skibe baade Nord og Syd fra. Det er nu den første Begyndelse paa de af Havnevæsenet tilsigtede Opfyldninger og Landvindinger, hvorom der i nærværende Lovforslag er Tale. Ifølge en Lov af 7de April 1899 kræves der Lovgivningsmagtens Samtykke til, at Havnevæsenet afhænder saadanne Arealer, og det er dette Samtykke, som herved ønskes erhvervet. Samtlige de Havnearbejder, jeg har nævnt, hvis Udførelse besluttedes i Fjor, ville koste Havnevæsenet i alt mellem $5\frac{1}{2}$ og $5\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Heraf vil Dæmningen og Sluseværket i Kalvebodstrand koste omtrent $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. De Arealer, som tilvejebringes ved Opfyldning, kunne naturligvis fremstilles til forholdsvis billig Pris, og det beregnes,