

Af de c. 117,000 Kvadrat-Alen, som forudsættes eksproprierede, vil der, saa vidt det kan skønnes, af de tilfillede Planer, indgaa henimod 70,000 Kvadrat-Alen i selve Frihavnen, medens Resten maa formodes at være beregnet til at skulle medgaa til det Bej anlæg, der agtes ført langs Frihavnen udenfor denne mod Nord (uden at det dog med Sikkerhed kan ses, om en Del af det eksproprierede Areal er beregnet at skulle medgaa til Jærnbanelinien). Af disse ca. 70,000 Kvadrat-Alen ere atter kun ca. 50,000 Kvadrat-Alen saaledes beliggende, at de kunne benyttes til andet end til Gennemgang, nemlig de 50,000 Kvadrat-Alen, der agtes indlemmede udfør Nordhavnens Vestside. Det her indbundne Areal agtes ifølge Planen forbeholdt til industrielle Anlæg. Det synes imidlertid lidet økonomisk at bringe bethdelige pekuniære Ofre for just paa dette Sted at henlægge kostbare Grunde i det Djemed at skaffe Plads til Industrier, som mulig i Tidens Løb kunne fremstaa. Dette synes saa meget mindre anbefalelsesværdigt, som der umiddelbart ved Siden af henligger ca. 300,000 Kvadrat-Alen tilhørende Havnevesenet, hvilket Areal hidtil kun har fundet liden Anvendelse. Her er der Plads og foreløbig Overskud af Plads til at anbringe Fabrik anlæg. I Stedet for at købe fremmede Grunde i Vest kan der i Frihavnen inddrages saa stor en Del af Havnevesenets egne hidtil ubenyttede Grunde Nord for Nordhavnen, som der maatte være Anvendelse for. Skulde endelig den Tid komme, da Frihavnsterrainet, ogsaa naar hele dette nordlige Areal er inddraget, viser sig utilstrækkeligt, — hvad der forudsætter en Trafik, som vil gøre Frihavnen til et særdeles fordelagtigt Anlæg, — da vil den naturlige Vej for yderligere Udvidelse være den at gaa videre med Landdannelser nordøst. Det forholdsvis ubetydelige Areal, der kan faas til Raadighed ved den tilfittede Ekspropriation, spiller i alt Fald for Spørgsmaalet om Pladsens Tilstrækkelighed ingen Rolle.

Noget andet er, om nogen af de tilstødende Lodsøjere (særlig Fabrikere) maatte ønske at faa deres Ejendomme indlemmede i Frihavnen, saaledes at disse vedblive at være privat Ejendom. Godkendelsen af de Vilkaar, hvorunder dette i hvert enkelt Tilfælde mulig skal kunne tillades, maa imidlertid være forbeholdt Lovgivningsmagtens nærmere Bestemmelse.

Resten af de til Ekspropriation udpegede Arealer vil som anført, saa vidt det kan skønnes, medgaa til det projekterede Bej anlæg langs Frihavns udbvendige Side. Denne Vej, der har en Længde af ca. 2000 Alen med 30 Alens Brede, kræver altsaa 60,000 Kvadrat-Alen, hvilke tages dels af de eksproprierede Grunde, dels af Havnevesenets egne Grunde. Det skønnes imidlertid ikke, at denne Vej, der alt i alt vil foranledige en Bekostning af  $\frac{3}{4}$ —1 Million Kroner, er af nogen som helst Interesse for Frihavnen. Forsaa vidt en saadan Vej maatte være af Interesse for de paagældende Grundejere, maa dens Anlæg blive en Sag for de vedkommende selv eller for Kommunen.

Dernæst vil der for Havnen kunne indvindes et Beløb, ved at det projekterede Niveau spor nordøst lægges paa Havnevesenets Grund, saaledes at den hertil beregnede Ekspropriations sum kommer Havnen til Gode. Naar Banen (der vel højest vil kræve 30 Fods Brede) lægges umiddelbart langs Grænselinien, vil den tilige danne et bekvemt Stel mellem Indland og Udland. Endelig vil Havnevesenet ved disse forskellige Modifikationer opnaa den Fordel at kunne afhænde en Del mindre Grundstykker, som ville blive tilovers udenfor Toldlinien, og som efter disse Endringer ville faa en passende Størrelse og sammenhængende Form. Saavidt det kan skønnes, ville disse Grundstykker i Forening med det til Niveau sporet medgaaende Areal repræsentere en Værdi af  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  Millioner Kr.