

her foreslaaede Anlæg, og det har naturligvis været en vægtig Grund til denne Forandring. Det har heller ikke vist sig muligt i hvert Fald i Øjeblikket at føre Banen ind til Grenaa, hvad jeg ogsaa kunde ønske, da Grenaa By ikke har villet deltage i de Udgifter, der vare forbundne dermed, og saa er det naturligvis ganske umuligt. Der har været ført Forhandlinger derom, ogsaa skriftlige — jeg har dem liggende for mig —, ifølge hvilke Grenaa Byraad ganske afslaar Forhandling om dette Spørgsmaal.

Finansministeren (Hage): De lokale Spørgsmaal, som ere blevne omtalte af de ærede Medlemmer, skal jeg ikke udtale nogen Mening om. Det foreslaaede Baneanlæg vil efter den Beregning, som er anstillet, komme til at koste mellem 1,100,000 og 1,200,000 Kr. Udgiften vil altsaa for Statskassen blive mellem 550,000 og 600,000 Kr. Det maa vistnok erkendes, at det Baneanlæg, hvorefter der her er Tale, har lige saa meget Krav paa at komme i Betragtning som saa mange andre private Baneanlæg, hvis Vedtagelse dels allerede er besluttet, dels fra forskellige Sider foreslaas. Men, som jeg udtalte ved Behandlingen af Forslag til Lov om en Privatbane fra Lunderskov til Grindsted, vil jeg henstille til Tinget, om det ikke er rigtigt, naar alle Hensyn overvejes, at opsætte Vedtagelsen af ny Privatbaner indtil 1904, da Loven af 8de Maj 1894 løber ud. Der er jo ikke mere end to Aar dertil, og da ville ganske naturligt alle Planer om Anlæg af ny Privatbaner komme til Behandling. Med Hensyn til Rentabilitetsudgifterne for denne Bane udtaler Statsbanernes Administration sig ganske vist lidet optimistisk. Man mener, at Driftsoverskuddet i ethvert Tilfælde ikke kan antages at ville blive synderlig stort. Men denne Side af Sagen spiller jo ikke nogen afgørende Rolle for vore Beslutninger om Jernbaneanlæg. Jeg skal imidlertid ikke gaa nærmere ind herpaa, men kun gentage, at det synes mig rigtigt at lade alle disse forskellige Forslag om Privatbaneanlæg følges ad. De ville da alle kunne komme til Overvejelse, naar Loven af 8de Maj 1894 udløber.

Da ikke flere ønskede at udtale sig; sluttedes Forhandlingen.

Lovforslagets Overgang til 2den Behandling
vedtoges uden Afstemning.

L. Rasmussen: Jeg tillader mig at foreslaa, at Forslaget henvises til det Udvalg, som er nedsat angaaende Anlæg og Drift af en privat Jernbane fra Lunderskov til Grindsted.

Uden Forhandling og Afstemning
vedtoges dette Forslag.

Man gik derefter til Nr. 2 paa Dagsordenen, nemlig:

Første Behandling af Forslag til Lov om Afhændelse af Arealer, tilhørende Kjøbenhavns Havnevesen.

(Lovforslaget findes i Tillæg C.)

Sagen sattes til Forhandling.

Finansministeren (Hage): Indtil for en halv Snes Aar siden henlaa Kjøbenhavns Havn væsentlig i samme Skikkelse som for 100 Aar tilbage. Den store Handelsperiode i Slutningen af det 18de Aarhundrede havde skabt en Havn, hvis Bolværksstrækning og Pakhuse vare mere end tilstrækkelige for Trafikkens Behov i den lange Nedgangs- og Stilstandstid, som fulgte i hele den første Halvdel af det 19de Aarhundrede, og de Udvidelser og Omdannelser, som derefter havde fundet Sted, vare af meget begrænset Omfang. I Tresserne var Gammelholm, som tidligere hørte under Marinen, bleven solgt til Bebyggelse, og Havnegades Bolværk var da kommet til; den ældgamle Knippelsbro var bleven ombygget, og Dybden i Havnen var bleven forøget. Men Havnens Nordgrænse var Tøldbodbommen, og Syd for Langebro fandtes kun Anlægget ved Kom-