

Til A. 13. Ved Lillægsbevillingsloven for Finansaaaret 1892—93 er der under Litra O. Nr. 10 til det omhandlede Anlæg (derunder indbefattet den ikke forbrugte Del af Bevillingen til Banens Forsyning med Driftsmateriel) bevilget 1,432,358 Kr. 72 Ø.
heraf er i Finansaaaret forbrugt 881,441 — 93 —

Af Resten 550,916 Kr. 79 Ø.

søges herved til Anlægets Juldforelse paany bevilget 542,416 Kr. 79 Ø., i hvilken Henseende bemærkes, at den ved Lillægsbevillingsloven for Finansaaaret 1891—92 under Litra P. Nr. 2 til Hobro—Vøgstør Banens Forsyning med Driftsmateriel givne Bevilling af 450,000 Kr. var baseret paa, at Banens Længde vilde blive 9 Mil, men da den endelige Opmaaling har givet det Resultat, at Længden af Banen inclusive Vøgstør Havnebane er 8,88, vil der i Henhold til § 5 i Lov af 12te April 1889 i det nævnte Øjemed kun kunne anvendes 8,88 × 50,000 Kr. = 441,500 Kr. og Bevillingen vil derfor være at nedsette med 8,500 Kr.

Til A. 14. Ved Lillægsbevillingsloven for Finansaaaret 1892—93 er der under Litra O. Nr. 11 til Tilvejebringelse af en Anlægsmole ved Knudshoved bevilget et Beløb af 162,960 Kr. 30 Ø.
heraf er i Finansaaaret forbrugt 78,247 — 16 —

Resten 84,713 Kr. 14 Ø.

søges herved paany bevilget, da Arbejderne ikke ere blevne tilendebragte i nævnte Finansaaar.

Til A. 15. Ved Lillægsbevillingsloven for Finansaaaret 1892—93 er der under Litra O. Nr. 12 til de her omhandlede Sporforbindelser m. v. bevilget 900,747 Kr. 53 Ø.
heraf er i Finansaaaret forbrugt 110,765 — „ —

Restbeløbet 789,982 Kr. 53 Ø.

søges derfor bevilget paany til Anlægernes Juldforelse efter den oprindelige Plan.

Naar der derhos stilles Forslag om Forhøjelse af det nævnte Restbeløb med 400,000 Kr. til, i alt 1,189,982 Kr. 53 Ø., skal man herom bemærke følgende:

Som oplyst i Bemærkningerne til det af Indenrigsministeren i indeværende Rigsdagssamling fremsatte Lovforslag om forfællelige nye Statsbaneanlæg i og ved København, har man af nærmere anførte Grunde troet at burde lade iværksætte de fornødne Arbejder paa Københavns Frihavns Terræn til Udførelsen af Fundamententer for de i Frihavnsprojektet forudsatte 2 Færgeløjer til Benyttelse ved en eventuel Dampfærgforbindelse mellem København og Malmø, idet man gik ud fra, at en saadan Forbindelse havde Udset til at blive etableret i en ikke fjern Fremtid, om der end ikke i saa Henseende forelaa bindende Erklæringer eller Tilbud angaaende den til Sagens Gennemførelse fornødne Medvirkning fra svensk Side. De til Udførelsen af disse Fundamententer nødvendige Udgifter afholdes forudsat af Københavns Havnevesen imod forventet senere Refusion af Statskassen i Forbindelse med de Summer, der i Henhold til Frihavnsloven af 31te Marts 1891 § 7 senere skulde godtgøres Havnevesen for Fremstillingen af Dampfærganlægets Planum.

I den seneste Tid har man nu fra den svenske Regering modtaget en Forespørgsel om den danske Stats Stilling til Gennemførelsen af en Dampfærgforbindelse mellem København og Malmø paa Grundlag af, at der fra dansk Side, saasnart de i begge Øyer nødvendige Anlæg i dette Øjemed ere komne i Orden, indsættes en Dampfærge i denne Fart, saaledes at der, hvis og naar det fra den svenske Stats Side maatte anses for hensigtsmæssigt, tillige for Sveriges Del vil kunne indsættes en Dampfærge i samme Fart, og at Spørgsmaalet om yderligere Indsættelse i Farten af Dampfærger bliver gjort afhængig af særlig Overenskomst mellem begge Lande. I Forespørgselen er det derhos udtaalt som en udtryffeligt Forudsætning, at Malmø Stad skulde forbinde sig til at anlægge