

drives sammen med Fjerritslev—Frederikshavn-Banen, kort betegnet F.-F.-Banen. Alt, hvad der i Henhold til Loven skal ydes til Banen af Sognekommunerne og af Aalborg og Hjørring Amtsraad, er bevilget, og paa en Generalforsamling i Fjerritslev—Frederikshavn Baneselskabet er det enstemmigt vedtaget at bemyndige Direktionen til at søge Koncession paa at bygge og drive Banen fra Asaa over Ørsø til Dronninglund. Det, der nu er Tale om, er i Virkeligheden kun at give Bemyndigelse til, at den Andel, som der er Tale om at indskyde i Selskabets Reservefond, indgaar i den nye Jernbanes Anlægskapital. Det er en given Ting, at naar denne Bane er blevet vedtaget paa Jernbaneloven af 1908, er der truffet adskillige Dispositioner allerede nu, ganske naturligt i Tillid til, at saa vilde Banen ogsaa blive bygget, og det vilde forekomme mig ganske urimeligt og forkasteligt, hvis Rigsdagen nu vilde annullere den Lov, den selv har vedtaget.

Da Sæby-Banen i sin Tid blev vedtaget, var alle paa det rene med, at der i Virkeligheden blev øvet Uret overfor den lille By Asaa, idet det var ganske klart, at Sæby-Banen tog en hel Del af det Opland, som tidligere hørte Asaa til, og der var den Gang adskillige, der ventede, at det vilde give Byen et Knæk, som den vanskeligt kunde overvinde. Det er imidlertid ikke sket. Der var ganske vist rent midlertidig en Standsning i Asaas Udvikling, men Standsningen er ophørt, og Asaa har udviklet sig paa ny. Hertil har navnlig bidraget, at man i Asaa med ret store Bekostninger har forbedret Havnen. Man har til Havneforbedringer anvendt et Beløb af 28,000 Kr., og det er jo ikke ganske lidt. Hvis Asaa-Banen bygges, vil det ikke alene have Betydning for Asaa By og det omliggende Land, men selvfølgelig ogsaa for den Fiskerbefolkning, der lever i disse Egne. Fiskerne fra Hals til op mod Sæby maa nu lade deres Fangst køre indtil  $1\frac{1}{2}$  Mil pr. Vogn til de forskellige Stationer paa Sæby-Banen. Hvis Asaa-Banen bliver bygget, vil Fiskerne derimod ganske naturligt søge til Asaa med deres Fisk for der at faa dem indladet i Jernbanevogne, og det vil Fiskerne være bedre tjente med end, at deres Produkter skal læsses paa Vogne og transporteres pr. Akse til nærmeste Station. At dette ogsaa vil give Banen en Indtægt, er ganske klart. Jeg er i det hele tilbøjelig til at anse det for en Overdrivelse, naar Ændringsforslagsstillerne forudsætter, at denne Bane vil give et meget betydeligt Underskud. Det kan gerne være, at den

til at begynde med ikke vil give noget Driftsoverskud, men jeg er dog tilbøjelig til at tro, at allerede til at begynde med vil dens Indtægter kunne dække Driftsudgifterne, og hvis det bliver Tilfældet, bliver det Tab, som de, der nu har Aktier i Frederikshavn—Fjerritslev-Banen, faar, ganske forsvindende. Jeg forstaaar derfor heller ikke, at man, naar man nu ønsker at slaa Asaa-Banen ned, kan have til Hovedmotiv dette, at man tror, at der vil blive paaført de Kommuner, som er interesserede i Frederikshavn—Fjerritslev-Banen, et saa overordentlig stort Tab. Den Mand, der bedst er i Stand til at dømme om dette Forhold, er vel Driftsbestyreren for Frederikshavn—Fjerritslev-Banen, og denne Mand har efter Opfordring afgivet en Udtalelse om, hvorledes han ser paa dette Forhold, hvilken jeg er bemyndiget til at gengive her. Han siger: „En Beregning gaaende ud fra, at Indtægter og Udgifter er lige store, er i hvert Tilfælde ædruelig. Banen vil derfor i værste Fald paaføre Kommunerne et Tab af  $\frac{1}{8}$  pCt. Naar der derfor opponeres mod Banen af økonomiske Grunde, er Fundamentet svagt”. Han tilføjer endvidere: „Der indvendes, at den gamle Bane kan give 4 pCt. De mest sagkyndige tvivler derom. Udgifterne er i Stigning, og der forestaar store Udgifter til Skinneveksling og mere. 3 pCt. er et pænt Udbytte, og de ledende tror ikke paa højere”. Driftsbestyreren siger altsaa her, at hvis man gaar ud fra, at Indtægter og Udgifter ved Asaa-Banen vil komme til at balancere, er det en ædruelig Betragtning. Og jeg tror, som jeg sagde før, at Driftsbestyreren er den Mand, som er i Stand til at dømme om disse Forhold.

Hvis man saa vilde spørge: Hvad betyder det da økonomisk for de paagældende Kommuner, som er interesserede i Frederikshavn—Fjerritslev-Banen, hvis Forholdet blev, at den intet Udbytte gav ud over det, at den bærer sin egen Drift? saa vilde Svaret blive, at de hidtilværende Aktionærer i Frederikshavn—Fjerritslev-Banen taber  $\frac{1}{8}$  pCt. Hvis man vil se, hvor meget det betyder for de forskellige Kommuner og Beboere af Kommunerne, saa betyder det i Virkeligheden ganske overordentlig lidt. Tager man en af de Landkommuner, som er forholdsvis stærkest økonomisk interesserede, en Kommune som Albæk-Voer, viser det sig, at den har en Aktiekapital af 92,500 Kr.  $\frac{1}{8}$  pCt. deraf vil andrage 116 Kr. I denne Kommune er der et Indbyggerantal af 4,809, det vil altsaa sige, at Tabet vilde andrage godt 2