

Øre pr. Indbygger. Torup-Klim, som er en af de Landkommuner, som er mindst interesserede, har kun en Aktiekapital af 375 Kr., og den vilde ved et Tab af  $\frac{1}{8}$  pCt. tabe 50 Øre aarlig, det vilde betyde ca.  $\frac{1}{32}$  Øre pr. Indbygger i Kommunen. Dronninglund, som er stærkt økonomisk interesseret, nemlig med en Aktiekapital af 108,494 Kr., vilde efter samme Beregning tabe 136 Kr., og det vilde betyde, at i denne Kommune, der har et Indbyggerantal af 6,875, vilde hver Indbygger tabe et Beløb af ca. 2 Øre. Tager man Nørresundby, er den interesseret med et Aktiebeløb af 125,100 Kr. Nørresundby vilde altsaa faa et Tab af 156 Kr., og da Nørresundby har 4,570 Indbyggere, vilde det betyde et Tab af godt  $3\frac{1}{3}$  Øre pr. Indbygger.

Jeg synes, at naar man ser paa disse Tal, som jeg ikke tror kan bestrides, vil det ses, at det økonomiske Tab, som de Kommuner, der er interesserede i Fjerritslev—Frederikshavn-Banen, kom til at lide, i Virkeligheden vilde blive overordentlig ringe, hvis man gaar ud fra, at Asaa-Banen kun giver et Udbytte, der er i Stand til at dække Driften, men intet Udbytte udover. Jeg betragter det imidlertid ikke som usandsynligt, at Asaa-Banen kunde komme til at give et endnu større Udbytte. Vi maa nemlig huske paa, at der ved Asaa er adskillige Virksomheder, som vil kunne bevirke, at denne Bane i Forhold til, hvad man kan vente af en saadan lille Privatbane, ganske sikkert vil faa en ret betydelig Trafik. Jeg skal henvise til, at der ved Asaa er adskillig Fabrikvirksomhed, navnlig til, at der er en Kalksandstensfabrik, som allerede nu producerer et betydeligt Antal Sten, men som, hvis Banen bygges, vil komme til at producere langt mere, idet det er Forudsætningen at udvide Fabrikken. Denne Fabrik leverer nu aarlig 2 Mill. Sten til Omegnen, men Meningen er, at den skal udvides, saa den kommer til at levere 7 Mill. Sten, naar Banen kommer. Nu maa disse Sten i de fleste Tilfælde transporteres pr. Vogn til Dronninglund Station, og det er givet, at naar Banen kommer, vil den faa Transporten af disse Sten. Der er ogsaa et Jernstøberi i Asaa og en Motorfabrik, som selvfølgelig vil bidrage til, at Banen faar mere Trafik. Jeg anser det derfor ikke for usandsynligt, at denne Bane vil faa adskilligt større Trafik, end man tror fra anden Side. Jeg er i hvert Fald enig med Driftsbestyrer Rammeschou i, at det er en ædruelig Betragtning at gaa ud fra, at

Banen i hvert Tilfælde vil bære sin egen Drift.

Det ærede Medlem fra Storehedinge (J. Andersen) begrundede særlig dette Ændringsforslag, og af det ærede Medlems Udtalelser maatte man forstaa, at de Kommuner, der er interesserede i Fjerritslev—Frederikshavn-Banen, ogsaa skulde bidrage til at bygge Asaa-Banen. Det er imidlertid ikke rigtigt, men maaske var det en Fortalelse af det ærede Medlem. Efter at det ærede Medlem fra Storehedinge havde sagt, at det var ved en Misforstaaelse, at man i Frederikshavn—Fjerritslev-Baneselskabet i sin Tid havde vedtaget at gaa med til at anbefale Koncession af Asaa-Banen, og det var, fordi de paagældende, som var til Stede, var tykpandede, tilføjede han: Derfor var det kommet til at staa saa galt med Sagen, som det gør. Og saa siger han videre: „De ønsker derfor saa skarpt som muligt at udtale, at det store Flertal af Kommunerne ikke ønsker denne Bane; hvis de vil betale den i den paagældende Kommune sammen med Staten, saa har man ikke noget imod det, men de ønsker saa stærkt som muligt udtalt, at de Kommuner, der ejer Frederikshavn—Fjerritslev-Banen, ikke ønsker at komme til at bygge denne Linie“. Det ærede Medlem fra Storehedinge sagde altsaa, at de ønsker ikke at komme til at bygge denne Linie, men hvis de paagældende Kommuner og Staten vil bygge den, er det en anden Sag. Men Forholdet er netop det, at det er den paagældende Kommune, Dronninglund Kommune, i Forbindelse med Hjørring Amtsraad og Staten, som bygger Banen, og alle de andre Kommuner, som er interesserede i Frederikshavn—Fjerritslev-Banen, yder intet Tilskud til Bygningen. Forholdet er det, at af de 250,000 Kr., som det antages, at Banen vil komme til at koste, tilskyder Dronninglund Kommune 85,000 Kr. og Hjørring Amtsraad 40,000 Kr., i alt 125,000 Kr., altsaa Halvdelen af det Beløb, som det vil andrage at bygge Banen, og Staten skal da yde den anden Halvdel. Det ærede Medlem fra Storehedinge har altsaa ikke Ret i, at andre Kommuner end Dronninglund Kommune i Forbindelse med Hjørring Amtsraad og Staten kommer til at yde noget Tilskud til Bygning af denne Linie. Det er vel heller ikke det, som de fra Kommunens Side har opponeret imod, men det, de opponerer imod, er, at de gennem et eventuelt Driftsunderskud vil komme til at bære deres Andel, men jeg har jo for et Øjeblik siden oplyst, at denne Andel vil blive overordentlig ringe, saa det synes jeg, man