

Olufson ogsaa inde paa at omtale Banen til Hirtshals, som han ønskede anlagt som Statsbane, navnlig fordi han mente, at det vilde blive vanskeligt for Bevillingshaverne at faa paabegyndt Anlægget. Det vil selvfølgelig blive vanskeligt for dem ligesom for Bevillingshaverne ved en Række andre Privatbaner, men jeg skal her henvise til de Udtalelser, jeg fremsatte om dette Forhold, da jeg havde Ordet tidligere. Jeg tror ikke, man fra Statens Side kan gaa til at anlægge denne Bane som Statsbane endnu. Den maa foreløbig bygges som Privatbane og vil sikkert ogsaa som Privatbane foreløbig kunne gøre Fyldest. At Forholdene kan føre med sig, at den senere kan gaa over til at blive Statsbane, kan være rimeligt, hvis Havnen ved Hirtshals og Fiskeriet deroppe bliver af det Omfang, at dette gøres naturligt og ønskeligt.

Dernæst omtalte det ærede Medlem Ekspropriationerne ved Hirtshals og henstillede, at de fik et betydeligt større Omfang, saaledes at en hel Del store, ubebyggede Arealer blev inddraget under Ekspropriationen. Ved Hirtshals er foreløbig kun eksproprieret de Arealer, der udkrævedes til Havnen og Arbejdsplads under Anlægget og til Udvinding af Materialer til Anlægget. Derimod er Ekspropriationen af de øvrige Arealer blevet ud kuddt, da man anser det for rigtigt først at lade udarbejde en Gade- og Bebyggelsesplan for den fremtidige By. Denne Plan er imidlertid afhængig af Ordningen af Banegaardsforholdene, og da der efter Afslutning af Konkurrencen vedrørende Bebyggelsesplanen er fremkommet Ønske om at faa undersøgt Muligheden af en Ændring af Banegaardsplanen for at faa Jernbanestationen flyttet til et Sted i større Nærhed af Havnen, end Tilfældet vilde være efter den Plan, som forelaa, er den endelige Udarbejdelse af Gadeplanen blevet forsinket. For øvrigt har disse Forhold været omtalte af den foregaaende Trafikminister ved forrige Aars Finanslovbehandling. Forholdene ligger nu saaledes, at der i en meget nær Fremtid vil blive truffet en Afgørelse med Hensyn til Banegaardsforholdene deroppe; saa snart det er sket, vil antagelig Gadeplanen og Bebyggelsesplanen kunne vedtages, og saa vil selvfølgelig Ekspropriationen kunne fuldføres.

Med Hensyn til Læmolen ved Hirtshals, som ogsaa blev omtalt af det ærede Medlem, gælder i nogen Grad det samme, som jeg udtalte med Hensyn til Havnen ved Helsingør, at Ministeriet har anset det for hensigtsmæssigt i det væsentlige at samle Arbejdet og de Penge, der er til Raadighed,

om Anlægget ved Hirtshals, saaledes at dette gøres saa nogenlunde færdigt, forinden der sættes Kraft ind paa de andre Anlæg. Hertil kommer endvidere, at Læmolen vil kunne udføres lettere og ogsaa noget billigere, naar Havneanlægget i Hirtshals er bragt saa vidt, at det kan være et Støtte- og Udgangspunkt for Anlægget af Læmolen. Jeg maa for øvrigt, nu Læmolen er omtalt, sige, at som ærede Medlemmer vil vide, forudsatte Lovforslaget, at Bygningen af en Læmole vilde koste ca. 500 000 Kr., men med de nuværende Priser vil den komme til at koste $1\frac{3}{4}$ à 2 Mill. Kr., saa at det ved Havneanlægene bliver mange Penge, det kommer til at dreje sig om.

Endelig omtalte det ærede Medlem Statens Tilsyn med de private Baner og ankede meget stærkt over dette Tilsyn. Først fremhævede det ærede Medlem de mange Penge, som blev brugt, og den Stigning, der var i Beløbet, nemlig fra ca. 103 000 Kr. til 109 000 Kr., som var foreslaaet paa det forelagte Budget. Derom maa jeg dog sige, at denne Stigning hænger ganske sammen med stigende Lønninger og Udgifter i al Almindelighed. Men det ærede Medlem var ogsaa inde paa en skarp Kritik af selve Tilsynets Virksomhed og fremdrog da som et enkelt Eksempel en Privatbane. Det ærede Medlem nævnte ikke, hvad det var for en Bane, men da det ærede Medlem, der bor i Gjerløv, som er en Station ved Randers—Hadsund-Banen, oplyser, at han bor i Nærheden af den Bane, hvis Tilstand han kritiserer, tror jeg deraf at kunne slutte, at der er Tale om Randers—Hadsund-Banen.

Jeg skal da bemærke, at Direktør Helweg allerede i en Indberetning af 14. December 1915, altsaa for 5 Aar siden, har udtalt sig om Forholdene ved denne Bane efter at have foretaget en Inspektion af den. Han udtaler, at Sporets Tilstand er en saadan, at det lidt efter lidt bør ombygges, da det ellers er at befrygte, at der pludselig over hele Banen vil fremkomme et saa stort Antal af stærkt slidte Skinner, at Driften ikke lader sig opretholde. Altsaa, for 5 Aar siden var Statens tilsynsførende paa det rene med, at Forholdene ved Randers—Hadsund-Banen var vanskelige, og indberetter dette til Ministeriet. Direktør Helweg udtalte endvidere, at Fornyelsen af Sporet ikke burde udsættes, og fremhævede navnlig, at Sporet paa Banens Station i Randers er i saa stærk Grad slidt, at en Fornyelse paa dette Punkt burde foretages allerede i det kommende Aar, altsaa 1916. Efter denne Indberetning blev der foretaget en Ændring i Banens Love, saaledes at den aarlige Henlæggelse til Reservefonden skulde forøges