

vil man meget let finde, hvilke Sager der egner sig til videre Meddelelse i Partimøder eller paa anden Maade, og hvilke Sager man absolut ifølge deres Natur bør beholde hos sig selv. Jeg kan heller ikke tænke mig, at et saadant Nævn skulde virke adskillende mellem Udenrigsministerium og Rigsdag eller mellem Rigsdag og Udenrigsministerium; det forekommer mig ganske naturligt, at naar man først kommer til at tale om Sagerne med Rigsdagsmænd, vil man netop faa Indtryk af, hvad der kunde ønskes diskuteret i videre Kredse med den samlede Rigsdag, og jeg kan ikke tænke mig andet end, at skulde der ske nogen Forandring i dette Forhold, maatte det blive, at vi fik flere lukkede Møder.

Jeg skal altsaa stadig anbefale det høje Ting at tage velvilligt imod Lovforslaget og lade det fortsætte sin Gang.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Lovforslagets Overgang til anden Behandling.

vedtoges uden Afstemning.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Beslutning om Godkendelse af Opgørelsen over de Beløb, som Københavns Frihavns-Aktielselskab i Aaret 1922 har anvendt til Anlæg i Frihavnen.

(Forslaget til Beslutning findes i Tillæg A. Sp. 5255).

Forslaget til Beslutning sattes til Forhandling.

Ingen bad om Ordet.

Sagens Overgang til anden Behandling
vedtoges uden Afstemning.

Man foretog derefter:

Første Behandling af Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 271).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Slebsager): Det foreliggende Lovforslag har været forelagt Folketinget og er der vedtaget enstemmigt. Jeg skal fremsætte enkelte Bemærkninger om Lovforslaget og gøre opmærksom paa, at det Jernbaneanlæg, der er Tale om, er optaget paa Jernbaneloven af 27. Maj 1908. Der er i § 6 som Nr. 23 opført en Jernbane fra Aalbæk over Tversted til Hjørring, eventuelt med Sidebane til Hirtshals, og det bevilgede Tilskud af Statskassen udgør Halvdelen af den hele til Anlægget anvendte Kapital, heri indbefattet Udgifter til Ekspropriationer og Driftsmateriel. Da der for Statskassens Regning anlægges en Fiskerihavn ved Hirtshals, vil det imidlertid være nødvendigt, at Strækningen Hjørring—Hirtshals i den nærmeste Fremtid bringes til Udførelse, for at den nye Havn ved Hirtshals kan komme i Forbindelse med Landets Jernbanenet. Bevillingshaverne for Jernbaneanlægget har nu paa Grund af de vanskelige økonomiske Forhold anholdt om en Forøgelse af Statstilskuddet for Strækningen fra Hjørring til Hirtshals, og under Hensyn til den Interesse, Staten har i denne Jernbaneforbindelse, har Ministeriet fundet det baade rimeligt og naturligt, at Statskassen yder et noget større Bidrag til nævnte Strækning end oprindelig bevilget, og man har ment, at Bidraget passende kan ansættes til $\frac{3}{5}$ af den hele til denne Strækning anvendte Anlægs kapital, heri indbefattet Udgifter til Ekspropriationer og Driftsmateriel. Medens Tilskuddet altsaa tidligere var Halvdelen, foreslaas det nu sat til $\frac{3}{5}$. Samtidig er det imidlertid en Forudsætning, at Anlægget af den øvrige Del af Banen, fra Aalbæk til Hjørring, udsættes, og denne Forudsætning er tiltraadt af Bevillingshaverne, saaledes at Bygningen af Banen fra Aalbæk til Hjørring stilles i Bero, indtil der er indtraadt mere normale Tilstande, navnlig med Hensyn til Udgifterne ved Jernbaneanlæg.

Af det i sin Tid til Ministeriet indsendte Overslag over Udgifterne til Baneanlægget fremgaar det, at Udgifterne til Banen Hjørring—Hirtshals oprindelig var anslaaet til 1 030 000 Kr., beregnet efter de Priser, der var gældende i 1914, og under Forudsætning af, at der blev anvendt 22,5 kg Skinner, som kun delvis var lagt paa Underlagsplader. Nu mener man imidlertid, at Banen bør bygges noget stærkere, og man vil antagelig blive nødt til at anvende 32 kg Skinner, hvorved saavel Underlag som Skinner bliver dyrere;