

### [Finansministeren.]

hvad der foregaar, men jeg haaber, at den Tid maa komme, da man gennem Revision og Undersøgelser maa komme til et Resultat med Hensyn til, hvem der har Ansvaret, og jeg vil gerne tilføje, at for saa vidt Ansvaret ligger hos Personer, der har privat økonomisk Ansvar, saa er det min Mening, at det bør gøres gældende, ligesom det bør gøres gældende i alle andre Tilfælde, hvor der findes Kontraktforhold, der ikke overholdes.

§ 26, saaledes som jeg her har redegjort ganske kort for den, indeholder altsaa en Merudgift for Statskassen paa 21 Mill. Kr.; men da de 16 Mill. Kr. af disse i Virkeligheden skyldes, at Statens Formueforhold er blevet forbedret, anser jeg ikke denne Forværrelse af Status paa § 26 for paa nogen Maade faretruende.

Jeg skal tillade mig at anbefale Lovforslaget til det høje Tings Velvillie.

### Ministeren for offentlige Arbejder

(Fræs-Skotte): Jeg har den Ære at fremsætte Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. Lovforslaget gaar ud paa med Hensyn til det under Nr. 23 i den paagældende Lov nævnte Baneanlæg, en Jernbane fra Aalbæk over Tværsted til Hjørring, eventuelt med en Sidebane til Hirtshals, at forhøje Statens Andel til Strækningen Hjørring—Hirtshals fra  $\frac{3}{5}$  til  $\frac{3}{4}$ , medens Statens Andel til den øvrige Del af Baneanlægget forbliver som hidtil Halvdelen af Udgiften. Jeg gør her straks opmærksom paa, at Lovforslaget ikke, som man muligvis ved første Øjekast kunde formode, gaar ud paa ny Anlæg af Privatbaner, men tværtimod skal tjene til Afvikling af et Jernbaneanlæg, som ikke er og ikke vil blive fremmet.

Ved Tekstanmærkning paa Tillægsbevillingsloven for Finansaaret for 1926—27 er der givet Ministeren for offentlige Arbejder en Bemyndigelse til — til Dækning af Udgifterne til koncessionerede Baneanlæg, som ikke fremmes — at lade Staten yde samme forholdsmæssige Tilskud, som er bevilget til disse Baneanlæg i Henhold til Jernbanelovene af 27. Maj 1908 og 20. Marts 1918. Alle disse paabegyndte, men opgivne Jernbaneanlæg er nu blevet bragt ud af Verden i Henhold til denne Tillægsbevillingsbestemmelse, med Undtagelse af Jernbanestrækningen fra Vellingshøj over Tværsted til Aalbæk.

I Jernbaneloven af 27. Maj 1908 var der til en Bane fra Aalbæk over Tværsted til Hjørring, eventuelt med en Sidebane til Hirtshals, bevilget et Tilskud af Stats-

kassen, udgørende Halvdelen af den hele til Anlægget bevisligt anvendte Anlægs-kapital indbefattet Ekspropriationsudgifter og Driftsmateriel. Under Hensyn til den Interesse, Staten havde i, at Hirtshals Havn kom i Forbindelse med Landets Jernbanenet, forhøjede man ved Lov Nr. 143 af 13. April 1923 Statstilskuddet til Banestrækningen fra Hjørring til Hirtshals til tre Femtedele af Anlægskapitalen. Denne Banestrækning blev aabnet for Drift i December 1925, medens Bygningen af Strækning fra Vellingshøj paa Hjørring—Hirtshals-Banen til Aalbæk — hvilken Strækning ifølge Anmærkningerne til Loven af 1923 forudsattes stillet i Bero, indtil der indtraadte mere normale Forhold for Jernbaneanlæg — nu er endeligt opgivet af de interesserede Kommuner.

Ved alle de andre opgivne Jernbaneanlæg var Forholdet det, at det alene var Staten og de i vedkommende Baneanlæg interesserede Kommuner, der hver især maatte tage sin Part af de Udgifter, der var medgaaet til Baneanlægget. Ved Hjørring—Hirtshals—Aalbæk-Banen er Forholdet anderledes, ikke alene for Kommunernes Vedkommende, men ogsaa fordi en Del af det koncessionerede Baneanlæg er fuldført. Her har Kommunerne paa Strækningen Hjørring—Hirtshals foruden at bidrage til denne Strækning tillige betalt deres forholdsmæssige Part af Udgifterne til Strækningen fra Vellingshøj til Aalbæk, og Kommunerne paa Aalbæk-Strækningen har paa samme Maade betalt deres Part saavel til Aalbæk-Strækningen som til selve Hirtshals-Banen.

Da Kommunerne var blevet enige om at opgive Aalbæk-Strækningen — heri er for øvrigt ogsaa Staten interesseret, idet Staten sparer sin Part af de resterende Anlægsudgifter, ca. 2 551 600 Kr., eller 1 275 800 Kr. —, rejste der sig det Spørgsmaal, hvorledes man skulde afvikle det økonomiske Mellemværende mellem Kommunerne. Efter almindelig Praksis skulde Kommunerne og Staten afskrive som Tab alt, hvad der var medgaaet til Anlægsudgifter paa Aalbæk-Strækningen, hvorefter Staten og Kommunerne fik Aktier for deres indbetalte Beløb til Hirtshals-Banen. Denne Ordning vilde ikke være at anbefale her, da man i saa Tilfælde vilde faa Aktionærer i Hirtshals-Banen, nemlig Kommunerne paa Aalbæk-Strækningen, der slet ikke er interesserede i Hirtshals-Banen.

Udgifterne til Hjørring—Hirtshals-Banen er af Bevillingshaverne i Sommeren 1930 opgjort til 2 997 743 Kr., medens der