

fremskreden i Anlæg og kan sandsynligvis aabnes for Trafik i Løbet af et Aars Tid. For Funder-Bramminge Banens Vedkommende har man i den sidste Tid afsat Stationspladserne, og Anlægget af denne Bane begynder sandsynligvis senest, naar Anlægget af Give-Herning Banen er færdigt. Disse to betydelige Statsbaneanlæg i det sydlige Midtjylland vil i høj Grad bidrage til at aflaste Trafikken paa den østjydske Stambane. Give-Herning Banens Anlæg og Aabning for Drift vil i høj Grad aflaste den østjydske Stambane paa Strækningen Skanderborg-Vejle, og for Funder-Bramminge Banens Vedkommende stiller Forholdet sig endnu gunstigere, da denne Bane sikkert vil være i Stand til at tage en Del af den Trafik, der nu foregaar paa den østjydske Stambane helt oppe fra Langaa videre Syd paa helt ned til Grænsen.

Da Forholdet altsaa er det, at man ved Anlæg af nye Baner kan udskyde Anlæg af Dobbeltspor paa de stærkest trafikerede Linier, og da man ved Anlæg af nye Baner opfylder to Formaal, medens man ved Anlæg af Dobbeltspor i Virkeligheden kun opfylder et enkelt, henstiller jeg til den højtærede Trafikminister, at man fra Ministeriets Side udviser den størst mulige Tilbageholdenhed i Retning af at komme med Krav til Rigsdagen om Anlæg af Dobbeltspor paa den østjydske Stambane, men derimod søger i større Omfang end hidtil at fremskynde Anlægget af de Statsbaner, der nu er eller i den nærmeste Fremtid kommer under Arbejde i Midtjylland, og hvis Opgave ikke alene bliver den at aflaste den østjydske Stambane for en Del af den Trafik, der nu, man kan vel godt sige, næsten generer den, men ogsaa at delagtiggøre det store jernbanetomme Rum i de Gøder, et Jernbaneanlæg nu en Gang fører med sig.

Paa samme Paragraf i Finanslovforslaget er der under Kontoen „Nye Statsbaneanlæg“ opført en Bevilling paa 1 Mill. Kr. til Anlæg af Københavns Personbanegaard. Til denne Foranstaltning Gennemførelse blev der ved Loven i sin Tid bevilget et Beløb af 20,866,000 Kr., og det oplyses i Anmærkningerne til den nu foreslaaede Bevilling for det kommende Finansaar, at der er et Restbeløb af 4,616,000 Kr., hvoraf 1 Mill. foreslaas bevilget for næste Finansaar. Der er altsaa endnu over 3 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. tilbage, og Udgiften til Anlæg af Københavns Personbanegaard vil derfor vedblivende i de kommende 3—4 Aar tynge paa Statsbaneanlægernes Budget

med 1 Mill. Kr. aarlig, eller et lignende Beløb som det, der er foreslaaet for det kommende Finansaar. Af denne Grund, og for Resten ogsaa af andre, vil det være ønskeligt, om vi, efter at Københavns Personbanegaard nu er taget i Brug, kunde nærme os det Tidspunkt, da man fra Statsbaneanlægernes Side kunde komme til at aflevere en Del af de frigjorte Arealer ved den gamle Personbanegaard til Københavns Kommune saaledes, at man kunde begynde fra Statskassens Side at faa noget ind af de 15 Mill. Kr., hvortil det i sin Tid var Forudsætningen at disse Arealer kunde udbringes. Derved vilde Statens finansielle Evne til at fremskynde de vedtagne Jernbaneanlæg ogsaa forøges i ret betydelig Grad. Jeg tillader mig derfor at rette det Spørgsmaal til den højtærede Trafikminister, om man kan vente, at Staten snart kan begynde at faa en Indtægt ved at overdrage nogle af de frigjorte Arealer ved den gamle Personbanegaard til Københavns Kommune.

Endvidere er der paa det foreliggende Finanslovforslag paa Kontoen „Nye Statsbaneanlæg“ opført en Bevilling paa 1,250,000 Kr. til Anlæg af Give-Herning Banen og Ombygning af Banen fra Vejle til Give, og jeg vil nævne en Bevilling paa 500,000 Kr. til Anlæg af Banen fra Funder til Bramminge. Det er i alt 1 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr., og det er altsaa et Beløb, som ligger $\frac{3}{4}$ Mill. under de 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., som egentlig var fastsat som Normen for det Beløb, der i Henhold til Jernbaneloven kunde og burde bevilges til nye Statsbaneanlæg i de kommende Aar. Det er beklageligt, at man heller ikke i Aar fra Trafikministeriets Side har set sig i Stand til at foreslaa det fulde Beløb, de 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., thi det var af mange Grunde ønskeligt, at disse Jernbaneanlæg kunde fremskyndes i højere Grad, end Tilfældet er. Men hvad der nu er næsten lige saa beklageligt, er, at Statsregnskabet over Jernbaneanlægene viser, at paa det sidst aflagte Statsregnskab for Finansaaret 1911—12 er der paa Kontoen: „Til Fremme af Samfærdselsmidler“ sparet henimod 3 Mill. Kr. Man maa nemlig forudsætte, at der er en vis Sammenhæng mellem de Beløb, som faktisk kommer til Udgift i det paagældende Finansaar, og den Hurtighed, hvormed de paagældende Jernbaneanlæg fremmes. Ligesom det altsaa vilde være ønskeligt, at man virkelig kunde komme til at bevilge de 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i de kommende Aar til nye Statsbaneanlæg, saadan vil det ogsaa være ønskeligt, at disse Ar-