

at Arbejderne ikke fremmes saa hurtigt som ønskeligt, maa rettes mod et helt andet Sted, mod Rigsdagen og Ministeriet, idet jeg tror, det vilde være muligt for Embedsmændene at fremme disse Arbejder betydelig hurtigere, hvis de fik de nødvendige Midler til Raadighed. Maaske havde det været rigtigere, om det ærede Medlem havde rettet noget af sin Kritik mod den tidligere Trafikminister, det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte. Jeg er ikke helt sikker paa, at ikke det ærede Medlem sammen med adskillige andre har en stor Del af Skylden for, at de offentlige Arbejder ikke er fremmet saa hurtigt, som jeg og andre ærede Talere maa anse det for rimeligt.

Af den Specifikation, der findes i Anmærkningerne til Finanslovsforslaget, over Anlægsudgifter til nye Statsbaneanlæg fra 1928—29 til 1932—33 fremgaar det, at den anslaaede Restudgift den 1. April 1928 andrager ca. 58 Mill. Kr., hvoraf de ca. 31 Mill. Kr. til Lille Bælts Broen. Tilbage til de øvrige Arbejder bliver altsaa ca. 27 Mill. Kr. Af disse 58 Mill. Kr. paatænkes i Finansaaret 1928—29, medregnet Lille Bælts Broen, anvendt ca. 11,5 Mill. Kr. Jeg mener som nævnt, at disse Arbejder kan fremmes betydelig hurtigere end paatænkt. Der kan i den kommende Vinter sættes betydelig mere Arbejde i Gang end forudsat; men den første Betingelse er, at Rigsdagen stiller de fornødne Penge til Raadighed. Trods den Uenighed, vi nylig saa er til Stede her i dette Ting, synes jeg, vi skulde tage et Samarbejde op for at fremme den Slags Arbejder, baade af Hensyn til det økonomiske deri og for at afhjælpe den forfærdelige Arbejdsløshed. De mange, mange Tusinde Mennesker, der gaar arbejdsløse og er villige til at tage et Arbejde op, har et billigt Krav paa, at vi her fra Rigsdagens Side gør, hvad der er os muligt, for at sætte Arbejder i Gang. Paa Grund af den Nød, Elendighed og Demoralisation, der følger med Arbejdsløsheden, forekommer det mig, at de arbejdsløse har et Krav paa, at vi herinde gør alt muligt for at sætte Arbejder i Gang.

Men foruden Afhjælpning af Arbejdsløsheden har Igangsættelse af paabegyndte Arbejder, som nævnt, ogsaa en økonomisk Side, som ikke er uden Betydning. Det er uøkonomisk f. Eks. at trække Udvidelsesarbejder i Langdrag. Fra det Øjeblik et Arbejde er sat i Gang, skal Arbejde, Materialer o. s. v. forrentes, men de giver ingen Indtægt. Naar en privat Mand

mener, det er nødvendigt at udvide, søger han, naar han har taget sin Beslutning, at fremme Arbejdet saa vidt muligt, for at han kan tage Udvidelsen i Brug og faa den til at forrente sig. Staten burde handle paa samme Maade, men det gør den som Regel ikke. Vi har flere Eksempler paa, at naar et Arbejde endelig langt om længe bliver færdigt, maa der foretages betydelige Reparationer, inden det kan tages i Brug.

Et særlig grelt Eksempel har vi her i Byen ved Nørrebro Station, og jeg ønsker for at illustrere, hvad jeg mener, ganske kort at omtale, hvorledes Statens Udvidelsesarbejder her — og for øvrigt adskillige andre Steder i Landet — foregaar. Efter Planen om Omordningen af Københavns Banegaardsforhold skulde, saa vidt jeg ved, Arbejdet have været fremmet saaledes, at Staten kunde afgive det gamle Banearreal paa Nørrebro i 1922. Imidlertid blev Arbejdet sinket, vistnok paa Grund af Ændringer i Planerne, idet man kom ind paa en anden Indføring til Nørrebro Station end den, der var paatænkt. Der maatte derfor oprettes en ny Kontrakt med Københavns Kommune, som udskød Overtagelsen af Arealerne, da Arbejdet ikke kunde blive færdigt til 1922. Den nye Overenskomst, som blev oprettet i 1923, kom til at gaa ud paa, at Staten fra Marts 1922 betaler en aarlig Afgift til Kommunen i Leje af sine egne Arealer, først paa 16 000 Kr. aarlig, derefter stigende indtil 26 000 Kr. i 1928 og de følgende Aar. Det vil altsaa sige, at Staten fra 1922 begynder med at betale 16 000 Kr. i Afgift af sine egne Arealer, og at den i dette Øjeblik er oppe paa en Afgift af 26 000 Kr., som den fremdeles skal betale, indtil Arealerne afgives til Københavns Kommune. Samtidig med, at man gør det, opfører man en ny Godsstation paa Nørrebro, og denne Station er til Dels færdig 1919—20; Varehuse, Kontorbygning, Toldvarehus og øvrige Udhuse har staaet færdige nu snart i 10 Aar. En stor Del af Sporarbejdet har ligeledes staaet færdig i mange Aar. Det sidste Forlydende gaar ud paa, at den gamle Station skal nedlægges og den nye tages i Brug i 1930, maaske 1931. Ærede Medlemmer vil forstaa, at det er daarlig Økonomi at trække den Slags Arbejder i Langdrag, betale Leje af sine egne Arealer og samtidig lade den nye Station paa Nørrebro raadne op. Der er efter min Mening al mulig Grund til at sætte Fart paa den Slags Arbejder. Naar den nye