

## [Ministeren for offentlige Arbejder.]

Natsejlads, medens „Niels Holst“ for Tiden ikke er indrettet til en saadan Sejlads, og det heller ikke er Tilfældet med Reserve-skibet „Korsør“, vil de aarlige Udgifter med de nuværende Priser ganske kalkulatorisk kunne anslaaes til for et nyt Eksprestog fra København til Kalundborg ca. 100 000 Kr. og en ny Dobbelttur Kalundborg—Aarhus ca. 310 000 Kr., i alt ca. 410 000 Kr. Jeg tror herefter, det maa anses for givet, at en Foranstaltning som denne vil paaføre Statsbanerne et betydeligt aarligt Tab, og jeg kan derfor ikke medvirke til denne Foranstaltnings Fremme.

Der er derefter blevet rettet adskillige Spørgsmaal om Statsbaneanlægene. Det ærede Medlem Hr. Simonsen har spurgt om, hvorledes det forholder sig med Anskaffelsen af et nyt Skib til Kalundborg-ruten. Forholdet her er jo dette, at de to Skibe, der gaar til daglig, nemlig „Niels Holst“ og „Freja“, vel kunde være bedre i deres Indretning, men ingenlunde er kassable, og jeg ser ikke nogen Anledning til for Statsbanerne at ofre Penge paa en ny Baad, saa længe de andre ikke er kassable, da jeg finder, at der er nyttigere Anvendelse for disponible Penge til andet Brug.

Som en eventuel Grund dertil angives, at der skulde kunne blive en forholdsvis stor Automobiloverførsel. Jeg har den Opfattelse, at naar Lille Bælts Broen en Gang bliver gennemført, vil Bilerne sikkert søge den Vej. Den er jo sikkert færdig om 5 Aar, og jeg tror dog, at det til den Tid vil være nyttigere at ofre Penge og Materiel til Korsør-Overfarten, saaledes at der kan overføres Togstammer i større Omfang end nu, og navnlig om Natten. Derfor er det ogsaa Hensigten, saaledes som jeg har nævnt, paa Finansloven for 1931 at søge første Del af en Bevilling til en ny Færge af tilsvarende Type som „Korsør“ for i alle Henseender at kunne udruste denne Overfart saa godt som muligt.

Det ærede Medlem Hr. Sneum ønskede Udtalelser angaaende Aarhus Banegaards Fuldførelse, og det ærede Medlem spurgte, om Planen for Fuldførelsen af dette Anlæg eventuelt skulde være blevet ændret, saaledes at de Terminer, der blev angivet ved Finanslovbehandlingen i Fjor for Arbejdernes Fuldførelse, ikke vil blive overholdt. Jeg kan hertil svare, at de vil sikkert kunne overholdes. Arbejderne skrider programæssigt frem, og i Overensstemmelse med det Løfte, som blev afgivet i Fjor, vil den nye Hovedbygning tillige med de nye Perroner blive fuldført i 1929 og taget i Brug samme Aar.

Det ærede Medlem spurgte derefter, om den endelige Ibrugtagning af hele Banegaardsanlægget skulde være udskudt fra 1931 til 1932. Jeg kan ogsaa her sige, at det er den ikke. Personbanegaarden vil, saaledes som det er bestemt i Anlægsplanen, være færdig til Ibrugtagning i 1931.

Hvad angaar Forespørgslerne om, hvorfor man har ændret det i Anmærkningerne til det foreliggende Finanslovsforslag anførte 5-aarige Program, saaledes at der opføres et Beløb for 1931—32, vil jeg gerne oplyse, at dette er paaregnet anvendt til forskellige Arbejder, som ventes udført i Slutningen af 1930—31, men for hvilke Afregning først kan ventes foretaget i 1931—32, samt til Fuldendelse af nogle Anlæg, som ikke vil savnes af det rejsende Publikum. Endelig er der ogsaa Grund til at antage, at en større Del af det for 1931—32 opførte Beløb vil kunne spares paa Grund af en mere økonomisk Udførelse af Anlægene, saaledes at det samlede Beløb til sin Tid vil kunne nedskrives.

Det ærede Medlem Hr. Andreasen ønskede den midtsjællandske Bane ført igennem fra Frederikssund til Hillerød. Forholdet her er jo dette, at paa Grund af den økonomiske Situation blev Arbejdet paa Banestrækningen fra Frederikssund til Hillerød stillet i Bero i 1925, og efter den nu foreliggende Arbejdsplan er det udskudt indtil videre. Jeg vil gerne her bemærke, at Forholdene stiller sig ret ugunstige driftsmæssig set for Baneanlægget, idet der maa regnes med et aarligt Driftstab paa ca. 100 000 Kr. foruden Afskrivninger og Forrentninger. Det ærede Medlem bemærkede, at Godstrafikken paa Københavns Godsbanegaard og Baneanlægget i Frihavnen i høj Grad vilde kunne afastes, saafremt Godstrafikken fra Sverige og Norge over Helsingør blev ført ad den midtsjællandske Bane. Men det er neppe helt rigtigt, idet den i øvrigt ret ringe transiterende Mængde Gods fra Helsingborg udover København ikke berører Frihavnen og kun delvis Københavns Rangerbanegaard, som i øvrigt for Tiden slet ikke er overbelastet. Forholdene vil i øvrigt blive forbedret ved Ibrugtagningen, formentlig i 1931, af Rangerstationen i Lersøen og af den ydre Godsbane.

Til Fuldførelsen af Strækningen Frederikssund—Hillerød samt til en større Ombygning, der skulde foretages af Hillerød Station, er der paaregnet at skulle medgaa et Beløb paa alt i alt ca. 3 435 000 Kr., saaledes som det jo er opført i Anmærkningerne til Finanslovsforslaget. Selve Baneanlægget vil kunne udføres i Løbet af 2 à 3 Aar; men