

[Korsgaard.]

København til Roskilde. Jeg har ved Henvendelse i Generaldirektionen faaet oplyst, at naar man kommer fra en Sidebane og vil befare en kort Strækning paa en Hovedbane, kan det ske uden Hurtigtogsbillet. Naar man altsaa rejser fra Roskilde til København, behøver man ikke at betale Hurtigtogsbillet, men derimod skal man gøre det, naar man rejser fra København til Roskilde. Herfor gives der den efter min Mening særdeles fornuftige Begrundelse, at hvis det ikke var saa, vilde Hurtigtogene kunne blive overfyldt med rejsende fra København til Roskilde.

Derimod synes jeg ikke, en tilsvarende Betragtning kan anvendes paa snart sagt hvilke som helst andre Steder. Jeg finder vedblivende, det er fuldkommen urimeligt, at et Menneske, der vil fra Sorø til Slagelse, skal være forhindret i at bruge Hurtigtog, hvad man jo praktisk talt er, naar det i visse Tilfælde betyder en Billetprisforøgelse paa over det dobbelte. Jeg er ganske overbevist om, at Frygten for, at man ved at give frie Tøjler paa dette Omraade skulde give Mulighed for, at rejsende paa længere Afstande ikke kunde være i Toget, er ganske ubegrundet.

I og for sig er det ikke noget særdeles stort Spørgsmaal, men det giver en Antydning af, hvorledes Statsbanernes Ledelse forstaar at tage Hensyn til lokale Ønsker, og jeg maa tilstaa, at efter min Opfattelse er Prøven i det givne Tilfælde ikke faldet heldigt ud. Jeg nærer ikke ringeste Tvivl om, at en Gang maa det komme dertil, at man ikke systematisk søger at holde saa mange borte fra Statsbanerne som muligt, men at man tværtimod vil søge at trække saa mange til sig som muligt ved paa ethvert Punkt at imødekomme Folks Ønsker. Jeg nærer derfor heller ikke Tvivl om, at dette beskedne Ønske, som jeg ved forskellige Lejligheder har fremsat, en Gang vil blive opfyldt, jeg beklager blot, at det ikke kan ske allerede nu; jeg maa saa haabe paa Fremtiden og den sunde Fornuft, den sidste kan dog heldigvis undertiden faa Lov til at raade.

M. F. Mortensen: Paa dette Ministeriums Budget er der opført en Bevilling paa 600 000 Kr. til Udvidelse af Grenaa Havn, hvoraf 300 000 Kr. stilles til Raadighed i Finansaaret 1931—32. Det glæder mig, at dette Spørgsmaal, der er ca. 20 Aar gammelt, og som af forskellige Grunde er blevet udskudt, nu har fundet sin Løsning. Derved vil et længe følt Savn blive

afhjulpet saavel for Fiskerne i Grenaa som i det hele taget for dem, der fisker i det sydlige Kattégat, og tillige for de mange Skibe, der benytter Grenaa Havn som Nødhavn. Jeg takker derfor den højtærede Minister og Finansudvalget for Forslaget om denne Bevilling og haaber, at det maa blive vedtaget.

Ministeren for offentlige Arbejder (Fris-Skotte): Jeg takker det ærede Finansudvalg for den enstemmige Tilslutning, det har givet de af mig stillede Ændringsforslag. Det ærede Medlem Hr. Sneum har omtalt et af de i Finansudvalget holdte Samraad med Ministeren angaaende Anlægget af et andet Spor mellem Aarhus og Brabrand. Jeg vil gerne gentage her, hvad jeg sagde i Finansudvalget, at i Virkeligheden mener Statsbanerne, at Anlægget af et andet Spor paa hele Strækningen fra Aarhus til Lavrbjerg i Forbindelse med det andet Spor, der nu er under Arbejde fra Langaa til Randers, er paakrævet som et Led i Bestræbelserne for at formindske Togforsinkelserne paa den jydsk Østbane, idet nemlig den ved Etableringen af Dobbeltsporet Fredericia—Aarhus tilvejebragte Mulighed for en hurtigere og mere regelmæssig Afvikling af Toggangen paa Østbanen i høj Grad modarbejdes af Enkeltsporet Aarhus—Lavrbjerg, paa hvilket en betydelig Del af de nu paa den jydsk Østbane forekommende Togforsinkelser kan siges at opstaa. Enkeltsporets stærke Udnyttelse paa visse Tider af Døgnet bevirker, at selv mindre Togforsinkelser straks overføres paa andre Tog, hvorved en Udligning af den opstaaede uregelmæssige Toggang vanskeliggøres.

Man vil altsaa i Virkeligheden gerne have hele Dobbeltsporet anlagt, men det erkendes, at der vil opnaas en ikke uvæsentlig Aflastning af disse Forhold ved foreløbig at tilvejebringe et Dobbeltspor paa Strækningens sydlige Afsnit mellem Aarhus og Brabrand, som er den stærkest trafikerede Del af Strækningen og tillige det Stykke af Banen, hvor Toggangen periodevis er mest sammentrængt, idet Toggangen her har en Intensitet, der svarer til Toggangen paa Strækningen mellem Skanderborg og Vejle. Man kan i denne Sammenhæng gøre opmærksom paa, at det har haft en overordentlig stor Betydning, at vi allerede har det korte Dobbeltspor mellem Langaa og Lavrbjerg, det betyder meget for Afviklingen af de i Langaa koncentrerede Tog.