

[Boeck-Hansen.]

nen ligger, af stor Betydning? Den højt-ærede Finansminister synes i hvert Fald ikke at være helt sikker paa det. Derimod er det meget forstaaeligt, at man gerne vil have en Nødhavn, en Fiskerihavn. Paa den anden Side er der vel egentlig ingen Grund til at faa anlagt en ny Fiskerby deroppe. Nordsøfiskeriet er jo ikke alt for godt i Øjeblikket. Men vil man gøre det, tror jeg, at den Fremgangsmaade, man har valgt, kun at anvende $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. om Aaret, bliver for kostbar i Længden. Jeg tror, at skal man anlægge Havnen, maa man gøre det saadan, at Havnen bliver færdig, inden Fiskene i Nordsøen er borte alle sammen.

Men selv om man nu maa indrømme, at det ikke er en Hovedopgave for Statsforetagender at betale sig, kan man alligevel blive udsat for Skuffelser paa dette Omraade. Mig har det været en Skuffelse, at Lillebæltsbroens Anlæg ikke har sat større Spor paa Statsbanernes Budget, end den har. Naar der gaves 1 Mill. Kr. ud for at faa den i Drift 3 Maaneder tidligere end paaregnet, skulde man tro, at Broen efter at have været i Drift et Aar vilde have bevirket noget i Retning af forbedret Økonomi. Men det har den vist ikke, saa vidt jeg har kunnet se.

Hvis i Nærtrafikken de saakaldte S-Tog skal faa den Betydning, jeg mener, de bør have, tror jeg, man maa udvide denne Nærtrafik betydeligt. Jeg mener saaledes, at man før eller senere maa bygge en „Tub“ ude fra Slangerupbanens Endepunkt og lade den krydse Nørreport og gaa videre til Amager. Det tror jeg bliver nødvendigt før eller senere, og man kan maaske begynde med den sidste Ende. Ude paa Amager ligger der dels Lufthavnen, dels paatænker man at bygge en ny Havn for København derude; i Længden vil Trafikken da umuligt kunne bæres af de to Broer. Her var netop en Opgave for Statsbanernes Nærtrafik.

Banedriften skulde jo være blevet meget billigere efter alle de Anskaffelser, man har gjort i de senere Aar. Men navnlig synes jeg, at Afskrivningerne er blevet for smaa. Naar man tænker paa, at der i Aar er nedlagt en Bane, der vel nok var bogført for 12—13 Mill. Kr., undrer det en, at der saa kun afskrives 6—7 Mill. Kr. Dette forekommer mig at være urigtigt.

Der er et Anlæg, som jeg vil spørge om. Der er bygget et kostbart Dobbeltspor fra Vejen til Bramminge, det vil sige, det er endnu kun Jordarbejderne, der er foretaget, Overbygningen har man ikke anbragt endnu, skønt Jordarbejdet har været færdigt i

mange Aar. Jeg vilde gerne vide, om det er Meningen, at dette Jordarbejde skal gaa samme Vej som den midtsjællandske Bane. Den midtsjællandske Bane er nu allerede nedlagt. Jeg mindes, at jeg for en halv Snes Aar siden stod oppe ved Frederikssund og beundrede den nye Bro med den uhyre Broklap, der her var bygget, det var vel nok en af de største Broklapper i hele Verden, jeg tror, der kunde gaa mindst en Amerikabaad igennem denne Broaabning, og saa umiddelbart inden for Broaabningen var der 10 Fod Vand! Det kunde nok forundre i nogen Grad, men nu har jeg opdaget, hvorfor man havde bygget denne Bro saadan, man havde bygget den med en Flytning for Øje. Anden Fornuft kunde der vist ikke være i det.

Med Hensyn til Driften paa Banerne vil jeg gerne lægge et godt Ord ind for, at alt det Materiel, som man har anskaffet for en halv Snes Aar siden til Nærtrafikken, ikke anbringes ovre paa Vestkysten. De aabne Perroner paa Vognene egner sig nu engang ikke til Vestkystens Klima.

Disse Ting kunde man gaa langt ind i, men vort Partis Formand har allerede talt om, at der burde være en Kommission, og jeg glæder mig over, at den højtærede Statsminister ogsaa var inde paa, at der burde foretages en Undersøgelse ikke alene af dette Trafikmiddel, men af samtlige Trafikmidler, og det tror jeg ogsaa, der er god Grund til.

Jeg tænker f. Eks. paa Automobilvejene her i Landet. Man bygger en stor, smuk Betonvej tværs over Karup Hede, den kostede vist $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og den blev færdig for Aar og Dag siden, men den er ikke taget i Brug endnu, for Anslutningerne er ikke færdige, man har ikke kunnet blive enig derom. Hvorfor i al Verden man ikke har kunnet blive enig om dette, ved jeg ikke, men der var maaske Grund til, at en kraftig Vilje sattes ind her.

Men det, jeg gerne vilde sige, er, at Lufttrafikken sikkert vil medføre, at Nærtrafikken her ved København paa adskillige Lokalbaner kan opleve en Renaissance, hvis man søger at gennemføre en hurtigere Trafik end den, der finder Sted i Øjeblikket. Dertil skal der maaske andet Materiel, mindre og mere hurtiggaaende Motorvogne end dem, vi har. Jeg tror, man maa gøre noget i den Retning. Dér vil jeg imidlertid advare imod, at hver Banebestyrelse rejser ud og finder hver sin forkerte Motorvogn. Jeg tror, det maa ske under Ledelse af Staten og Statens Tilsyn med Privatbanerne, hvor en Ekspert i Motorvogne bør ansættes.