

Der var ikke stillet Ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ingen bad om Ordet.

Lovforslaget (se Tillæg C.)

vedtoges enstemmigt med 100 Stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til Landstinget.

Da Udvalgets Erklæring angaaende de under Punkterne 3 og 4 paa Dagsordenen opførte Sager ikke foreligger, skal jeg forbi-gaa disse Punkter.

Man gik derefter til den under Nr. 5 paa Dagsordenen opførte Sag, nemlig:

Første Behandling af Forslag til Beslutning om Godkendelse af Opgørelsen over de Beløb, som Københavns Frihavns-Aktieselskab i Aaret 1921 har anvendt til Anlæg i Frihavnen.

(Forslaget til Beslutning findes i Tillæg C. Sp. 1387).

Forslaget til Beslutning sattes til Forhandling.

Ingen bad om Ordet.

Sagens Overgang til anden Behandling
vedtoges uden Afstemning.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov angaaende Nedlægnings af Lyngby—Vedbæk Jernbane paa Strækningen fra Nærum til Vedbæk.

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 6545).

Sagen sattes til Forhandling.

J. C. A. Larsen: Dette Lovforslag, hvis Indhold indesluttet i godt 3 Linier, gaar ud paa at søge Lovhjemmel for Nedlægnings af en Strækning paa 4,2 km af Lyngby—Vedbæk-Banen, nemlig Strækningen mellem Vedbæk og Nærum. Denne lille Privatbane, hvori Staten er interesseret med Halvdelen af Anlægskapitalen, ca. 300 000 Kr., har jo i de 22 Aar, den har været i

Drift, været et ret daarligt Aktiv, og navnlig i de to sidste Aar har den som for øvrigt mange andre Baner givet betydeligt Underskud, og paa den Strækning, som nu foreslaas nedlagt, har Driften jo allerede været indstillet i længere Tid. Men som anført i Bemærkningerne, formener man nu, at naar denne Indskrænkning i Driften foretages, vil der kunne skaffes Balance ved fortsat Drift paa de resterende 7,9 km. Jeg skal derfor paa mit Partis Vegne anbefale Lovforslaget til hurtig og velvillig Fremme.

Jeg ønsker til Slutning kun at sige, da dette første offentlige Baneanlæg eller i hvert Fald Del af et Baneanlæg maa nedlægges — der kommer maaske senere andre til, desværre kan der jo være Udsigt til det —, at det kunde maaske tjene som en Advarsel for Befolkningen i de tyndt befolkede Egne, der saa ihærdigt arbejder paa at faa nye Baneanlæg. Saadanne nye Baneanlæg vil nemlig sikkert i de fleste Tilfælde kun forvolde Skuffelser og Tab af Penge saavel for private som for offentlige Institutioner.

Wilmann: Ogsaa jeg vil anbefale Lovforslaget til hurtig Gennemførelse, og jeg takker den højtærede Minister for, at han har fremsat det. Det er ikke, fordi jeg i og for sig er glad ved, at det er blevet nødvendigt at fremkomme med et Forslag som det heromhandlede, men det er jo en Nødvendighed, hvis det overhovedet ska være muligt at fortsætte Driften paa de resterende 2 Trediedele af Banen. Denne Bane har i Virkeligheden aldrig nogen Sinds betalt sig, og dette ligger — havde jeg næst sagt — i den Retningslinie, den har faaet; Banen var paa Forhaand bestemt til ikke at skulle kunne betale sig. Her er jo ikke Tale om tyndt befolkede Egne, og for saa vidt kan den ærede Ordfører for Venstre (J. C. A. Larsen) ikke drage den Slutning, han drog fra denne Bane til Baner i tyndt befolkede Egne, for denne Bane løber jo netop igennem en af de tættest befolkede Egne her i Landet udenfor Byerne. Imidlertid, denne Bane har aldrig givet Aktionærerne en eneste rød Øre i Udbytte, den har tværtimod selv inden Krigen givet Underskud, og det blev naturligvis rent galt under Krigen, da Priserne paa Kul og alle andre Ting blev saa høje, som de blev. De to Kommuner, gennem hvilke Banen løber, har da ogsaa lige siden 1918, da Banens Bestyrelse for øvrigt vedtog at lade den gaa fallit, ofret hver 23 000 Kr. i alt paa at holde Banen i Gang. Aarsagen til, at denne Bane ikke har kunnet betale