

[Drachmann.]

til at udleje til Bebyggelse med et Skur, oven i Købet et grundmuret Skur, hvori der sælges Tobaksvarer. Jeg synes nu, vi har saa mange fortræffelige Tobaksudsalg i denne By, at man ikke behøvede at skæmme en af vore faa monumentale Façader paa denne Maade.

Der er saamænd ikke en ledig Kvadrat-alen af denne til saakaldte ganske nødvendige Formaal eksproprierede Jord, hvor Statsbanerne ikke uden i Virkeligheden at anvende den til det, den skulde anvendes til, tillader, at man opfører Skure og Brædehytter til Udsalg af det ene eller det andet.

Der er Skure og Boder nok i denne By, desværre stadig righoldigt repræsenteret paa det gamle Banegaards Terræn — det er nu ikke Statsbanernes Skyld mere, men det er alene Kommunen, der har Skyld for, hvad der dér er foregaaet —, saa at Statsbanerne ikke behøver at udnytte denne sin Ekspropriationsbeføjelse til at belemre Bybilledet med endnu flere af disse Wild West arkitektoniske Rædsler og endnu værre Vandalismen, end der i Forvejen begaaes mod vor smukke Hovedstad og dens Omegn.

Jeg vil gerne slutte med at udtale Haabet om, at denne Sag kan faa en snarlig og lykkelig Afgørelse. Det er et stort Arbejde, det drejer sig om, som vil kunne give Beskæftigelse til mange Mennesker, og jeg haaber, at den højtærede Regering vil være lydhør for en Henstilling om, at de Anlæg, der her er paa Tale, i saa vid Udstrækning som muligt udføres af dansk Industri og Teknik.

Jeg kan i saa Henseende henvise til den Skrivelse, som før blev omtalt af den højtærede Formand, og som vil blive omdelt til ærede Medlemmer, og hvorefter Industriraadet har foretaget en foreløbig teknisk Beregning, der viser, at godt 90 pCt. af det samlede Anlæg vil kunne udføres i Danmark af dansk Arbejde og danske Arbejdere og delvis dansk Materiale, og vel at mærke af dygtige, prøvede Virksomheder, der paa anden Maade har afgivet Vidnesbyrd om, at de magter de Opgaver, der her er Tale om.

Jeg vil ogsaa gerne henstille til det Udvalg, der kommer, at træffe en hurtig Afgørelse, for den er af mange Grunde ganske nødvendig, som ogsaa Kommissionsbetænkningen saa klart belyser. Naar det ærede Medlem Hr. Slesbager omtalte Lille Bælts Broen og den overordentlig mærkelige Strejke derovre, kan jeg principielt ganske give ham Ret. Men jeg vil dog henstille, at man tager fat paa denne Sag med saa

meget større Kraft. Saa kan maaske de takket være Lille Bælts Strejken indvundne og sparede Penge faa en saa meget bedre og hurtigere Anvendelse til det store nye Anlæg, der her Tale om.

**Rager:** Rent principielt set har den elektriske Banedrift en Fordel derigennem, at den er billig at udvide, naar først Anlægget er skabt; det, der er det dyre ved den elektriske Banedrift, det er de faste Anlæg, det er Ledningerne, dér ligger Pengene, og naar Ledningerne først er anbragt, saa er Materiellet forholdsvis billigt og Driften relativt billig. Dette vil sige, at naar en Bane først er elektrificeret, vil Udvidelser af Trafikken ikke koste synderligt mere i Driftsudgifter, og det vil atter sige, at for at Elektrificering af en Bane skal være begrundet, bør det være en Bane, hvor der er en tæt Trafik og kan ventes en endnu tættere.

Elektrificerede Baneanlæg er gennemført i stor Stil rundt om, og man kunde maaske spørge: Hvorfor ikke tidligere herhjemme? Det er ikke, fordi Forslag ikke har været fremme. Jeg saa forleden Dag, at allerede i Begyndelsen af 80'erne blev det første Forslag til Elektrificering af Klampenborg-Banen indsendt til det daværende Indenrigsministerium af Ingeniør Lauritzen i det nuværende Firma Kemp & Lauritzen. Den næste, der tog Sagen op, og som har arbejdet paa den i 25 Aar, er Ingeniør S. A. Faber, hvis Navn ogsaa staar under den Betænkning, der danner Grundlag for det Lovforslag, som vi forhandler her i Dag.

Naar Lovforslaget ikke er kommet før, har det bl. a. nok været af den Grund, at for at kunne udnytte den elektriske Banedrifts Mulighed for intensiv Trafik tilstrækkeligt maatte man have, delvis i hvert Fald, egne Anlæg, hvor den var skilt ud fra Damptrafikken. Det har man omtrent nu opnaaet, men saa længe man ikke havde det, var det naturligt, at naar man skulde beregne, hvad den elektriske Banedrift til Holte og Klampenborg kostede, belastede man ogsaa denne med en Del Udgifter, som nu alligevel har vist sig at maatte komme, trods Dampdriften. Dette som Begrundelse for, at et saadant Forslag ikke før er kommet frem for dette høje Ting, et Forsøg i hvert Fald paa at finde en Begrundelse derfor.

Naar vi nu staar overfor Spørgsmaalet i Dag, saa lad os gøre os klart, hvad det rent publikumsmæssigt betyder med elektrisk Drift. Det betyder Hurtighed, det betyder Mulighed for Hyppighed, Mulighed for