

[Stensballe.]

for at gaa den Vej, vilde være økonomisk mere forsvarligt at forbedre Toggangen Nord paa til Birkerød og Hillerød. Jeg finder imidlertid ingen Anledning til at komme ind paa dette Spørgsmaal her. Det er jo Fremtidsmusik. Hvis dette Lovforslag vedtages, bliver Forholdet det, at der er givet Lovhjemmel af en saadan Art, at der ikke mere skal forhandles om det her i Rigsdagen paa anden Maade end gennem en Bevilling paa Finansloven, og Landstingets Stilling da er vi alle kendt med. Der bliver saa ikke Lejlighed til den Detailgennemgang og Undersøgelse, som vi kunde foretage, naar Rigsdagen behandlede Sagen som et nyt selvstændigt Lovforslag.

Saa sagde den ærede Ordfører, at det vilde ogsaa koste Penge at modernisere paa anden Maade. Ja, det er rigtigt, men det er Spørgsmaalet, om det kan betale sig at ofre de mange Penge for at fastholde Trafikken paa de nærmest København liggende Stationer, som paa Forhaand er betjent paa anden Maade gennem Sporvejs trafik og gennem Omnibusdrift. Og Spørgsmaalet er tillige, hvad det vil koste rent konkurrencemæssigt set, thi at Københavns Kommune og Nordsjællands Elektricitets selskab skulde sidde med Hænderne i Skødet og intet foretage sig, naar Staten griber ind paa denne Maade, tvivler jeg noget paa, og det tyder det heller ikke paa, naar man ser, hvilke Bevillinger Magistraten nu foreslaar til Forbedring af Sporvejsdriftens Materiel. Jeg tror derfor, det vil blive yderligere vanskeligt at faa en rentabel Drift ud deraf, selv om man ikke som jeg er saa pessimistisk, at man mener, der maa gaa adskillige Aar og maa foretages store, meget kraftige Afskrivninger, inden der overhovedet bliver Mulighed for at naa til Balance paa dette Regnskab.

Den ærede Ordfører udtalte dernæst, at København og Frederiksberg havde ofret store Beløb. Jeg kan nu ikke erkende, at det i Forhold til, hvad der er præsteret af Staten, er saa særlig store Beløb for de to Kommuner Vedkommende, navnlig ikke i Betragtning af de store Beløb, der er ofret ude i Provinsbyerne til Ordning af deres Banegaardstrafik. Men det Spørgsmaal ligger jo ikke for, efter at der saa udtrykkeligt er taget Afstand fra, at der skulde ofres noget, saa jeg skal indskrænke mig til paa ny at anbefale de af Mindretallet stillede Ændringsforslag.

**Ministeren for offentlige Arbejder (Fris-Skotte):** Jeg takker det ærede 3die Medlem for 4de Kredts (Stensballe) for hans Tilsagn om Samarbejde fra Venstres Side i Udvalget i den af mig antydede Retning, saaledes at vi hurtigst muligt naar et Resultat med Hensyn til Tilvejebringelse af Støttekapital for Privatbanerne.

Det ærede Medlem rettede det direkte Spørgsmaal til mig, om der i de 14,2 Mill. Kr., jeg nævnte, var medtaget Anlægget af 3die og 4de Spor Vigerslev—Roskilde og Anlæg af Dobbeltsporet Valby—Ballerup. Nej, det er der ikke, de Udgifter er ikke medtaget. Det er i det hele taget aldeles givet, at Spørgsmaalet om Elektrificering af disse Strækninger ikke kan komme frem, forinden den stigende Trafik af sig selv har krævet det 3die og 4de Spor paa Strækningen Valby—Roskilde og det 2det Spor til Ballerup. De 14,2 Mill. Kr., jeg nævnte, har Relation til de 17 Mill. Kr. i Lovforslaget, det er ensartede Tal. Hvad der koster 17 Mill. Kr. i den nærmeste Nærtrafik, vil i den Del, der kan blive Tale om senere, svare til 14,2 Mill. Kr., Materiel inklusive.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Ændringsforslag Nr. 1

forkastedes med 41 Stemmer mod 22.

§ 1

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 2

forkastedes med 40 Stemmer mod 22.

§§ 2 og 3

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 3

forkastedes med 36 Stemmer mod 22.

Ændringsforslag Nr. 4 betragtedes som

forkastet efter Forkastelsen af Ændringsforslag Nr. 2.

Ændringsforslag Nr. 5 var

bortfaldet efter Forkastelsen af Ændringsforslag Nr. 2.

§ 4

vedtoges uden Afstemning.