

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

Gedser—Warnemünde, foreløbig blev udskudt, idet Forhandlingerne med de tyske Baner om tilsvarende Foranstaltninger fra deres Side ikke var færdige. Dette Forslag blev kort før Jul tiltraadt af de 3 Partier, og Udbydning fandt Sted i Henhold til denne Beslutning. Jeg kan yderligere oplyse, at disse to Skibe leveres  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. billigere end de i Sommer leverede to tilsvarende Nybygninger og  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. billigere end, hvis Skibsindustrien ikke havde staaet i saa vanskelige Forhold. Jeg skal anbefale, at de 3 Partier, der har givet Tilslutning i Finansudvalget, her i Salen vedstaar denne Tilslutning.

Naar det ærede Medlem Hr. Pinholt med Hensyn til Ændringsforslag Nr. 13 refererede nogle Bemærkninger fra anden Behandling om, at man ønskede overvejet Spørgsmaalet om at udskyde nogle af Statsbanernes Nyanlæg, saa beklager jeg, at det ærede Medlem ikke modtog mit Tilbud om i Samraad at gennemgaa dette Anlægsbudget, thi saa kunde det ærede Medlem neppe have stillet dette Ændringsforslag, hvori foreslaas, at Bevillingen paa 2,7 Mill. Kr. til Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik nedsættes saaledes, at man kan bruge 1,2 Mill. Kr. og, som det ærede Medlem sagde, gaa frem i et lidt langsommere Tempo. Der er nemlig ikke mere 2,7 Mill. Kr. til Stede af den Bevilling, idet den allerede er nedsat med 500 000 Kr. i Ændringsforslag Nr. 12, som angaar Bevillinger, der allerede er anvendt i indeværende Aar. Desuden har man fra Statsbanernes Baneafdeling sluttet en Kontrakt i Fjor, som løber ind i 1932—33 og medfører en Udbetaling i det kommende Aar af et Beløb af 400 000 Kr. Det vil altsaa sige, at der i Virkeligheden til Nyarbejder i 1932—33 er ikke 2,7 Mill. Kr., men 1,8 Mill. Kr.

Naar det ærede Medlem nu stiller Forslag om at nedsætte Beløbet med 1,5 Mill. Kr. i den Forventning, at jeg saa har 1,2 Mill. Kr. tilbage, et dette altsaa en Misforstaaelse, Der er faktisk ingen Penge at anvende i det kommende Aar, saaledes som Forholdene ligger, og Forslaget vil i Virkeligheden betyde en fuldstændig Standsning af Arbejdet med Nærtrafikken. Det ærede Venstreparti ser fuldstændig forkert paa Spørgsmaalet om Elektrificeringen. Der er nemlig ingen Tvivl om, at den ved Indførelsen af elektrisk Drift opnaaede meget større Rejseshastighed i Forbindelse med Fordelene ved regelmæssigere og hyppigere Toggang i høj Grad vil bidrage til at stille

Banerne indtægtsmæssigt gunstigt og ogsaa gunstigt i Konkurrencen med andre Befordringsmidler.

Naar hertil kommer, at nye Omraader i og udenfor København ved Oprettelsen af nye Holdsteder drages med ind under Banernes Aktionsradius, maa det forventes, at der selv under en økonomisk vanskelig Periode vil fremkomme en saa betydelig Trafikstigning, at Nærtrafikken vil blive økonomisk meget bedre stillet, end den hidtil har været. Det er min Opfattelse, at Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik er det mest produktive af de Anlæg, vi i Øjeblikket beskæftiger os med, det, der hurtigst vil give øget Indtægt. Vi har desværre Underskudsbaner nok, som maa holdes oppe. Jeg erindrer om den Oplysning, jeg gav her — eller var det i Landstinget — i Aar om, hvorledes man, hvis man delte Driftsresultaterne i dem for Sjælland-Falster og dem for Jylland-Fyn, fik her paa Sjælland et Overskud af 4,2 Mill. Kr., i Jylland et Underskud paa 8 Mill. Kr.

Jeg synes ikke, der er nogen som helst Grund til at gøre den indtægtgivende Del af Banerne daarligere, jeg synes, man har Grund til at give den saa gode Forhold som muligt at arbejde under, og idet jeg i øvrigt noterer, at man ikke fra Venstres Side har ønsket at stille Nedsættelsesforslag til det, som man fra Venstres Side har kaldt Landets Nærtrafik, altsaa de mange Privatbaner, som nu skal have et Tilskud paa  $11\frac{1}{2}$  Mill. Kr. med forhaabentlig godt, men dog desværre maaske ikke saa særlig godt Resultat — der har man altsaa ikke fra Venstres Side ønsket, der skulde tages et noget langsommere Tempo —, vil jeg anbefale, at vi ikke forsømmer den Del af Statsbanerne, som vi kan regne med vil betale sig bedst for os.

Hermed sluttede Forhandlingen om dette Afsnit.

Ændringsforslagene Nr. 5—12

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 13

forkastedes med 76 Stemmer mod 26.

Ændringsforslag Nr. 14

vedtoges med 76 Stemmer mod 29.

Ændringsforslagene Nr. 15—27, 40—47, 220—28, 420 og 426—28

vedtoges uden Afstemning.