

[**Johs. Hansen.**]

ningsattest ikke var kendt; Vurderingsmændene skulde efter Loven ikke behøve at sikre sig, at Bygningsattest foreligger, og ogsaa dette synes mig at motivere en Revision. De Honorarregler, Loven har fastsat, følges, saa vidt jeg kan se, ikke mere, og dette begrundes ogsaa en Revision.

Endelig vil jeg gerne pege paa, at denne Lov for Tiden udnyttes paa en Maade, som ikke er forudsat ved dens Vedtagelse, idet det er blevet ret almindeligt, at man ved Ydelse af Laan fra Forsikringssselskaber og andre benytter en Vurderingsforretning i Henhold til denne Lov, uanset at der ikke er Tale om Anbringelse af umyndiges Midler eller lignende. Grunden hertil er, at disse Vurderinger skal give Udtryk for Ejendommens Værdi i Handel og Vandel, og dette betyder, at der kan opnaas større Laan end f. Eks. i Kreditforeninger; det er naturligvis de unormale Pengeforhold, der gør det til en Fordel at søge Laan i Henhold til en saadan Vurdering. Saa vidt mig bekendt er der for et Par Aar siden af Københavns Magistrat over for Justitsministeriet fremsat Ønske om at faa Loven taget op til Revision, og det vil jeg ogsaa pege paa som en god Begrundelse for at gøre noget ved det.

Hvis den højtærede Minister ikke mener, at der er tilstrækkelig Grund til en Revision af Loven, vil jeg tro, at en ny Instruks vil være særdeles velkommen, og jeg spørger derfor, om Justitsministeren subsidiært vil foranledige en saadan udsendt.

Justitsministeren (Busch-Jensen): Justitsministeriet har allerede tidligere overvejet at tage Loven af 19. Marts 1869 op til Revision, og der har været optaget Forhandling med andre interesserede Myndigheder.

Ministeriet udarbejdede kort før Krigen et foreløbigt Udkast til Ændring af Loven, men Forholdene førte med sig, at Sagen i 1942 blev stillet i Bero. Ministeriet vil nu tage Sagen op igen.

Johs. Hansen: Jeg vil gerne takke for den højtærede Ministers Tilsagn, og saa vil jeg tilføje en Henstilling om, at Ministeren foranlediger, naar Loven er revideret, at nyudnævnte Vurderingsmænd faar tilstillet Loven og Instruksen, saaledes at de straks ved, hvad de har at rette sig efter.

Hermed sluttede Spørgsmaalet.

Formanden: Det sidste Spørgsmaal er stillet af det ærede Medlem Hr. Mørk til Ministeren for offentlige Arbejder. Det lyder:

Er Tiden ikke inde til at foretage Overvejelser og Undersøgelser angaaende en Elektrificering af Kystbanen København—Helsingør?

Mørk: Jeg har fremsat dette Spørgsmaal til den højtærede Minister for offentlige Arbejder, fordi jeg er af den Opfattelse, at elektrisk Drift er den mest rationelle Form for Driften af visse Banestrækninger. Kystbanen København—Helsingør opfylder efter min Mening alle de Forudsætninger, som maa kræves for Overgang til elektrisk Drift. Lad mig nævne, at Kystbanen hører til de mest trafikerede Banelinier, og Trafikken er i stadig Udvikling. Dertil kommer, at Befolkningstætheden og Bebyggelsen baade til Beboelse og til industrielle Formaal ved og omkring Banen tiltager Aar for Aar. Helsingør er i større og større Udstrækning ved at blive en Forstad til København. For den interskandinaviske Trafik mellem Norge, Sverige og Danmark, hvoraf Hovedparten gaar over Helsingør—Helsingborg via Kystbanen til København og til Kontinentet, vil en Modernisering af Færgeruten Helsingør—Helsingborg og en Elektrificering af Kystbanen blive af den allerstørste Betydning. Dertil kommer desuden Ønsket om udvidede Trafikmuligheder til de grønne Omraader, som strækker sig saavel Syd for Helsingør som nordpaa til Hornbæk og Gilleleje. Jeg er endvidere af den Formening, at saafremt Planerne om at indføre Vekselstrøm fra Norge via Helsingborg—Helsingør bliver til Virkelighed i den kommende Tid, vil dette medvirke til at skabe et gunstigt Grundlag for en Elektrificering af Kystbanen.

Ministeren for offentlige Arbejder (Carl Petersen): Naar det ærede Medlem bl. a. motiverer Spørgsmaalet med, at Kystbanen er en af de mest trafikerede Strækninger, er det ikke helt rigtigt. Vel er Banen ret stærkt trafikeret, men blandt vore Hovedbaner af første Klasse er den dog en af de svagest trafikerede. Antallet af Vognakselkilometer pr. km Spor udgør saaledes for Hellerup—Helsingør 195 000 aarlig og Nord for Rungsted væsentligt mindre, medens det tilsvarende Antal for Strækningen Roskilde—Korsør udgør 429 000, for Nyborg—Fredericia 419 000, altsaa mere end det dobbelte, og for København—Hellerup endda 932 000.

Det er i øvrigt kun i de tre Sommermaaneder, at Kystbanen har en nogenlunde stærk Trafik. Saaledes andrager Trafikken i Vintermaanederne f. Eks. fra Humlebæk Station kun ca. en Trediedel af Trafikken i Sommermaanederne. Forholdet er