

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ningen, og for hvilke man i forvejen har anlagt spor, netop fordi man for disse virksomheder regner med vognladninger, hvilket også har beskæftigelsesmæssig betydning på egnen. Den øvrige almindelige stykgodstrafik vil gå over landevejene med de bilruter, statsbanerne i forvejen driver.

Jeg kan selvfølgelig ikke her i dag give noget absolut tilsagn om, at den godstrafik, der vil blive drevet på banen, ikke vil give underskud, og jeg er også enig med nogle af de ærede medlemmer, der har sagt, at det heller ikke kan være helt afgørende, om der er et mindre underskud, men jeg vil dog gerne anføre, at det, statsbanerne har til hensigt, er at holde dette underskud så langt nede som muligt og samtidig gøre deres til at betjene de virksomheder, som nu er afhængige af banen, idet de har regnet med at kunne få transporteret banevogne til og fra virksomhederne med de produkter, de skal bruge, og de produkter, som er færdiggjort.

Det ærede medlem hr. Sandau spurgte også, om det var sådan, at statsbanerne har pligt til at holde banen i drift, indtil koncessionen udløber, hvis ikke man nu betaler den afløsningssum, der er tale om, og herpå kan jeg svare, at sådan er det. Hvis ikke statsbanerne overtager banen og betaler afløsningssummen, har man pligt til i den tid, koncessionen løber, at drive banen fuldt ud, og det er altså det, der gør, at man må betale de penge, der er tale om.

Jeg har vist svaret også på det ærede medlem hr. Alfred Jensens spørgsmål om godsbefordringen med det, jeg tidligere har sagt. Hvad angår rutebilforbindelserne, er det efter de undersøgelser, der er foretaget, og som er forelagt for mig, ikke nødvendigt med udvidelser. Der skulle være en sådan betjening med de rutebilruter, der findes, at der ikke skulle kunne opstå noget rimeligt krav fra befolkningen om at få disse forbindelser udvidet. Jeg tror, at der er tilstrækkelig mange forbindelser og endda bedre forbindelser, end man kan give befolkningen ved opretholdelse af banen.

Endelig var det ærede medlem hr. Alfred Jensen inde på spørgsmålet om Hareskovbanen. Jeg synes nok, det ligger lidt langt fra Viborg-Ålestrup, men det kan være,

det ærede medlem syntes, det var en rimelig lejlighed til at komme et andet æret medlem i forkøbet, som ellers kunne have fundet på at spørge om denne Hareskovbane!

Det ligger jo ikke sådan, at spørgsmålet om Storkøbenhavns trafikråd er opgivet. Det er rigtigt, at udvalget ikke arbejder meget intenst med dette spørgsmål, men det er ikke helt opgivet, og jeg håber stadig væk på, at der skulle være en mulighed. Skulle det vise sig, at mit håb ikke går i opfyldelse, må vi tage stilling til, hvad der så skal ske.

Jeg har vist tidligere sagt her i folketinget, at for mig står det således, at skal vi løse problemet for Hareskovbanens vedkommende på den rigtige måde, kan det kun løses ved, at banen videreføres som en tunnelbane ind til centrum i København. Det er den opfattelse, man har inden for statsbanerne, og vi har i og for sig ikke noget imod at løse problemet på den måde. Det er kun et spørgsmål om at skaffe de midler, der skal til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til bygge lov for købstæderne og landet.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2433, fremsættelsen i tidenden sp. 3895).

Formanden: Sammen med denne sag foretages også den under sidste punkt på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om brandvæsenet i købstæderne og på landet.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2403, fremsættelsen i tidenden sp. 3890).

Lovforslagene sattes til forhandling.