

at det ser lidt underligt ud, netop i disse Tider, da der tales saa meget om, at der skal anskaffes større Fiskerfartøjer, at man bibeholder Bestemmelsen om, at der skal kunne gives Laan til Nyanskaffelser helt ned til 1 000 Kr. Jeg skal imidlertid her til bemærke, at det kun er rent undtagelsesvis, noget saadant finder Sted, men man ønsker paa Færøerne at bibeholde Minimumsgrænsen for i særlige Tilfælde at kunne drage Nytte af den, og da det ikke spiller nogen stor Rolle, har jeg ikke ment, der var nogen Grund til at forhøje Minimumsbeløbet.

Hermed sluttede Forhandlingen.

*Lovforslagets Overgang til anden Behandling*

vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Bemyndigelse for Ministeren for offentlige Arbejder til Foretagelse af visse Ekspropriationer.*

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 197).

Sagen sattes til Forhandling.

**Ministeren for offentlige Arbejder (Stensballe):** Lovforslaget omhandler en Bemyndigelse for Ministeren for offentlige Arbejder til at meddele Aktieselskabet Amagerbanen Tilladelse til at erhverve de til Anlæg af et fremtidigt Dobbeltspor paa Amagerbanen fornødne Arealer ved Ekspropriation efter Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845. Amagerbanen har i langt højere Grad end de allerfleste Jernbaner her i Landet private Sidespor, som fører ind til Fabrikker og andre industrielle Virksomheder, og med den forholdsvis store Persontrafik, der er paa Amagerbanen, kan det være vanskeligt med eet Spor at skaffe Godstogene Tid til den fornødne Rangering ved disse Sidespor. Bestyrelsen har da ogsaa i længere Tid forudset, at der en Gang maatte anlægges endnu et Spor, saaledes at Godstrafikken kunde besørge paa en bedre Maade end nu, og den har derfor opkøbt Arealer til Anlæg af et 2det Spor, naar den har kunnet finde Lejlighed dertil. Endnu en Grund til, at det er nødvendigt at søge at fremskaffe Arealer til

et 2det Spor, er, at Københavns Kommune, som er blevet den største Aktionær i Banen, paatænker Elektrificering af Banen i Forbindelse med Elektrificering af Slangerupbanen, saaledes at der skulde kunne føres en Bane gennem København fra Nord til Syd ved Forbindelse mellem de to Baner. Efterhaanden som Bebyggelsen er rykket nærmere og nærmere ind paa Amagerbanen, har det imidlertid vist sig at være umuligt at sikre sig Arealer paa rimelige Vilkaar uden Ekspropriation, og derfor har Bestyrelsen henvendt sig til Ministeriet for at søge Lovhjemmel til at foretage Ekspropriationer til et 2det Spor paa Amagerbanen. Ministeriet har fuldt ud kunnet anerkende det betimelige heri, og dette Lovforslag tilsigter da at skaffe den fornødne Lovhjemmel til at foretage saadanne Ekspropriationer.

Jeg tillader mig at anbefale Lovforslaget til det høje Tings Velvillie.

**Thomas Larsen:** Jeg kan paa mit Partis Vegne anbefale at give Ministeren for offentlige Arbejder den foreslaaede Bemyndigelse til at tillade Ekspropriation af de til Anlæg af et Dobbeltspor paa Amagerbanen nødvendige Arealer. Der ligger jo, som det fremgik af den højtærede Ministers Udtalelser, og som det ogsaa fremgaar af de Bemærkninger, der ledsager Lovforslaget, en stor Tanke bagved dette Forslag, nemlig Tanken om at elektrificere Amagerbanen og føre den gennem København, saaledes at den faar Forbindelse med Slangerupbanen. Hvor nær denne Tanke er sin Realisation, skal jeg ikke kunne sige, men efter min Mening kan Lovforslagets Skæbne i ingen Henseende være afhængig deraf. Saaledes som Trafikforholdene har udviklet sig paa Amagerbanen, foreligger der efter min Opfattelse en absolut Nødvendighed for, at man snarest muligt gaar til at erhverve de til Anlæg af et Dobbeltspor nødvendige Arealer, om fornødent ved Ekspropriation. Trafikken er jo steget meget stærkt, saa at Togantallet nu er meget betydeligt, idet der gaar 36 Persontog ad denne Bane, 18 i hver Retning. Tillige er der en meget betydelig Godstrafik, som i 1925—26 udgjorde ikke mindre end ca. 100 000 Tons Gods, og det siger sig selv, at naar en saadan Godsmængde skal befordres ad en enkelt Linie, samtidig med at der gaar et saa stort Antal Persontog, er Forholdene overordentlig vanskelige. Jeg kan derfor kun anerkende, at Banens Bestyrelse har