

## [Rager.]

at se, at Borgmester Ole Andersen ved Budgetbehandlingen i Københavns Borgerrepræsentation gjorde opmærksom paa, at han til Trods for den Agitation, der fra en vis Side drives i anden Retning, til Trods for Udtalelser af hans Gruppens Ordfører, og til Trods for alle de Indsætser, der i øvrigt har været gjort, har lagt sig fast paa, at Københavns offentlige Trafik afvikles gennem Spørvogne, og pegede paa, at hans Program var 30 Mill. Kr. til fortsat Udbygning af Sporvejsparken.

Det glædede mig, fordi man efter dette med større Ro kan anbefale et Lovforslag som det foreliggende, og fordi jeg mener, at det vil være en økonomisk god Forretning for Sporvejene at blive ved det Trafikmiddel, som for den store Befolkning er det billigste, den skinnedrevne elektriske Spørvogn. Man siger, at den generer anden Trafik, og at Bilerne har vanskeligt ved at komme frem, men jeg mener, at de, der vil køre rundt i eget privat Lysthus, kan ikke faa Lov til at køre paa Bekostning af det store almindelige Publikum, og det store almindelige Publikums Forvisning til Automobilomnibusser vil betyde en Fordyrelse af den daglige Trafik, en betydelig Fordyrelse, og desuden kan Publikum ikke lide Omnibusser. Hertil vil man maaske sige, at det passer ikke, men jeg vil gerne benytte Lejligheden til at pege paa, hvorledes det er blevet bevist, og det ærede Medlem Hr. H. F. Ulrichsen vil kunne underskrive dette mit Bevis.

Under det store Dyrskue i København lavedes der dels en ekstra Sporvejslinie til Dyrskuepladsen, dels en Benzinomnibusrute med en Omnibus, der passerede Kongens Nytorv og Raadhushuspladsen og kørte ud til Dyrskuepladsen, og medens Spørvognene var optaget og Folk hang i Stropperne, kørte denne Omnibus, der var meget vel forsynet med Skilte, som oplyste, hvor den kørte, praktisk talt tom. Jeg tror, at jeg sammen med det ærede Medlem Hr. H. F. Ulrichsen var selvfjerde Passager i denne Omnibus paa en Tur derudefra. Det viste sig dér, at alt dette om, at Publikum foretrækker Omnibiler, passer ikke. Folk foretrækker den roligere kørende, mere renholdte og behageligere Spørvogn.

Med Løsningen af det foreliggende Spørgsmaal er Spørgsmaalet om Københavns Nærtrafik ikke endeligt løst. I den afgivne Betænkning kommer man ogsaa ind paa Spørgsmaalet om Fremtiden. Det er ganske interessant, forekommer det mig, at netop i disse Dage, hvor vi forhandler

om dette Spørgsmaal, og hvor det har været forhandlet i Københavns Borgerrepræsentation, foreligger der en af en dansk Ingeniør ved De danske Statsbaner, Paul H. Bendtsen, paa Engelsk udarbejdet Bog „*Urban and Suburban Railways*“; den er antaget til Forsvar for den tekniske Doktorgrad ved Den polytekniske Læreanstalt, og Forsvaret vil finde Sted Tirsdag den 7. Marts 1939. Det er vistnok den første Bog i Verden, hvori der er gjort samlet Rede for, hvorledes Trafikken er ordnet i praktisk talt alle de civiliserede Storbyer Verden over.

Paa Grundlag af sine Studier kommer Ingeniør Bendtsen til visse interessante Slutninger, paa Basis af hvilke man empirisk skulde kunne finde ud af, hvilke Linier der yderligere maatte trænge til at udbygges i Byer, hvor Udbygning ikke har fundet Sted. Ingeniør Bendtsen opstiller til Slut Spørgsmaalet om København og peger dér paa Mangelen af en underjordisk S-Bane fra den indre Linie til den ydre Linie og hævder, at denne lettest vil kunne lægges ved en Afgrening et Sted mellem Vesterport Station og Nørreport Station og gaende ud til den ydre Linie et Sted mellem Fuglebakken og Nørrebro. Han kommer til det Resultat, at Omkostningerne ved Bygningen af denne Linie vil blive en Sum paa ca. 25 Mill. Kr. En stor Sum, men et Værk, der i denne Tid, hvor saa mange Fantasiprojekter er fremme, efter mit Skøn fører os ned paa Jorden og giver gode Direktiver for de Retningslinier, efter hvilke man bør arbejde.

Jeg vil ved denne Lejlighed gerne udtale Haabet om, at man inden for den Ætat, hvor Ingeniør Bendtsen arbejder, interesserer sig for hans Forslag og i Samarbejde med Københavns Kommune søger at træffe saadanne Forberedelser, at en fremtidig Udførelse af hans Forslag ikke vil blive dyrere gennem Foretagender, der kunde blive bragt til Udførelse, inden man mener, at Tiden er moden til det paagældende Forslags Gennemførelse.

Og saa maa jeg gentage, hvad jeg sagde forleden Dag under Finanslovsforslagets anden Behandling, at hvor man ikke kan naa til Spørvogne, fordi Trafikken ikke er tæt nok, er Trolleyomnibusserne det bedste Instrument, vel at mærke, naar Trafikintensiteten er stærk nok, hvilket den er med en Trafik cirka hvert tyvende Minut under normale Forhold. Jeg vil gerne gøre opmærksom paa, at jeg netop for et Par Dage siden har faaet det svenske „Teknisk Tidsskrift I. Afd., Elektroteknik“ Nr. 2, almindelig Afdeling 5, for 1939, hvor der findes en ikke særlig lang, men derfor ikke mindre