

ningen udtalte Opfattelse, vil være noget heldigt i, om der i Stedet for paa en Maade at være Konkurrence mellem Sporvejene og Statsbanerne kunde blive et Samarbejde mellem Jernbanerne og Sporvejene, for saa vidt angaar Nærtrafikken.

Det har flere Gange tidligere været omtalt, at man skulde kunne komme ud over de Vanskeligheder, der faktisk er nu — navnlig da Frederiksbergs og Nørrebros Persontrafik efterhaanden er ophørt eller i hvert Fald er meget indskrænket — ved at lade Billetter til Jernbanerne paa visse Strækninger tillige gælde til Sporvejene eller maaske omvendt. Jeg ved ikke, i hvor høj Grad noget saadant lader sig etablere, men hvis det hele laa under Kommunerne, er det udenfor al Tvivl, at det vilde gaa meget lettere. Jeg tror, det er rigtigt at nævne dette, men jeg nævner det ikke ud fra den Betragtning, at der skulde, om jeg saa maa sige, spares Penge for Staten derved, men kun ud fra den Betragtning, at det skulde blive en for Publikum mere tilfredsstillende Ordning. Jeg tror, det var rigtigt ogsaa at tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse, om Sporvejen fremdeles skal høre under Kommunerne, medens den Del af Banerne, som skal besørge Nærtrafikken, fremdeles hører under Statsbanerne.

I øvrigt skal jeg ikke komme ind paa Enkeltheder, ellers kunde jeg nævne noget saadant som dette, at jeg gaar ud fra, at Rigsdagen vil kræve noget mere Sikkerhed for, hvor stort det Bidrag skal være, der skal ydes fra Kommunerne — forudsat, at Staten skal foretage de Anlæg, her er foreslaaede —, end det, der nu staar i Lovforslagets § 2, hvor der er sagt, at forinden de i § 1 anførte Anlæg kan komme til Udførelse, skal der af Ministeren være afsluttet Overenskomster om Bidrag fra Kommunerne, men ikke sagt noget om Bidragenes Størrelse. Jeg har vel set, at der i Betænkningen fra Kommissionen og derefter ogsaa i Bemærkningerne til Lovforslaget er nævnt Beløb, som Repræsentanterne i Kommissionen for de paagældende Kommuner har ment at kunne anbefale, at Kommunerne ydede. Men det vilde dog vist være rigtigt, at det udtrykkelig blev fastslaaet, at visse Tilskud skulde ydes. Det vil ogsaa ses af Bemærkningerne til Lovforslaget, at der er knyttet visse Betingelser til disse Ydelser, og det er der ikke noget at sige til. Det er en Selvfølge, at Kommunerne ikke ud i det blaa kan give Tilsagn om Tilskud, men at der maa kræves, at Ordningen bliver saaledes,

at den tilfredsstillter Kommunerne. I Udvalget kan der af Ministeren blive givet nærmere Oplysninger og eventuelt i Lovforslaget blive givet Udtryk for, hvad der af Kommunerne skal ydes, og for de Betingelser, der i saa Henseende med Rette af Kommunerne kan kræves opfyldte.

I øvrigt lægger jeg ikke Skjul paa, idet jeg anbefaler Lovforslaget til velvillig Behandling, at det er et meget sent Tidspunkt at faa et Lovforslag angaaende saa mange Millioner og om et saa vanskeligt Emne som det, her er Tale om, forelagt, et Lovforslag, der altid paa Rigsdagen har været Genstand for meget nøje Overvejelse, men ogsaa et Lovforslag, hvorom der altid har været forskellige Meninger. Jeg tør derfor ikke stille i Udsigt, at der skulde kunne være Tale om en saa hurtig Behandling af Sagen, at den kunde gennemføres allerede i Løbet af de 19—20 Dage, som der, efter hvad vi har faaet at vide, er tilbage af Samlingen. Men det er en Selvfølge, at ogsaa Venstre gerne vil være med til at føre Arbejdet saa vidt frem, som det kan lade sig gøre under de nuværende Forhold, for at faa en for de paagældende Kommuner Beboere saa tilfredsstillende Ordning som muligt, idet det maa erkendes, at det saavel for den Del af København, der berøres af Lovforslaget, som for Frederiksberg er af ikke ringe Betydning, at der inden alt for længe kan komme en endelig Ordning saavel for Persontrafikken som for Godstrafikken, idet mange Virksomheder er interesserede i, at vi her faar en mere tilfredsstillende Tilstand end den, vi i Øjeblikket har. Jeg skal med disse Ord anbefale Lovforslaget til velvillig Behandling.

Wiinblad: Da Ringbanen i sin Tid blev opgivet, viste det sig, at det store Jernbaneanlæg, som skyldtes Loven af 1904, havde den triste Virkning for Befolkningen paa Nørrebro og Frederiksberg, at den blev meget slet stillet med Jernbaneforbindelse, og det var saa meget uheldigere, som det er meget betydelige Bydele. Frederiksberg rummer en Befolkning paa omtrent 100,000 Mennesker og Nørrebro en Befolkning paa omtrent 150,000. Fra Nørrebros Station besørgetes der hvert Aar henved 400,000 rejsende med Banerne. Det er altsaa baade en stor Bydel og en stor Trafik, der pludselig blev forsømt ved det nye Jernbaneanlæg. Baade Frederiksberg og Nørrebro er betydelig større end nogen dansk Provinsby og maatte vel derfor ogsaa have en vis Ret til at forlange,