

et lille Stykke hen til den nye Ringbane, saa at den altsaa ogsaa kunde tjene Persontrafikken, var der en Mulighed for, at den indre, kostbare Persontrafiklinie, der, saa vidt jeg erindrer, er beregnet til at ville koste 8 Mill. Kr., kunde spares. Og man vilde derved ogsaa kunne spare det lange Rebroussement fra den foreslaaede Ringbane ind til Frederiksberg Station, som vil bevirke en meget stor aarlig Driftsfordyrelse. Imidlertid tør jeg ikke paastaa, at en saadan Ordning kan finde Sted, men vi ønsker, at dette maatte blive undersøgt, og det har der ikke kunnet blive Tid til paa det sene Tidspunkt af Samlingen, hvorpaa vi befinder os. I den Kommission, der var nedsat for at arbejde med disse Spørgsmaal, har den Tanke ogsaa været fremme, at denne ydre Ringbane skulde anlægges som Privatbane. Men i de Bemærkninger, som ledsager Lovforslaget, argumenteres der derhen, at Repræsentanter for de to Kommuner har modsat sig dette under Henvisning til, at man ikke i Kommunerne var kendt med at administrere og drive Jernbaner, og derfor kunde man ikke tænke sig en saadan Ordning. Jeg synes, at dette Argument er ret spinkelt, for naar man andre Steder i Landet kan administrere og drive Privatbaner, maatte man vistnok ogsaa kunne det i København, og jeg skulde endogsaa tro, at man her i København har ganske anderledes Betingelser for dette, end man f. Eks. har ude paa Landet. Det forekommer mig ogsaa, at det Spørgsmaal burde undersøges, om det ikke vil være mere formaalstjenligt baade for Staten og for Kommunerne, at disse Baner blev anlagt som Privatbaner, da Kommunerne saa vilde være i Stand til at tage et ganske anderledes Hensyn til de rejsende, der f. Eks. i Sommertrafiktiden skal passere disse Jernbanelinier, end Statsbanerne kan.

Med Hensyn til det kommunale Tilskud vil jeg lige nævne, at i Almindelighed er jo Forholdet dette, at naar man anlægger Privatbaner, tilskyder Staten Halvdelen. Men jeg er ikke sikker paa, at de 2 Mill. Kr., som er nævnte i Bemærkningerne til Lovforslaget, vil udgøre Halvdelen af den Anlægssum, som her bliver Tale om, og jeg synes dog ikke, at Kommunerne, fordi de slipper for at anlægge Ringbanen som Privatbane, skulde slippe med et forholdsvis mindre Tilskud. Sagen er nemlig den, at der er kalkuleret noget over 3 Mill. Kr. til denne Ringbane, men da det ikke er beregnet efter Krigspriser, kan man være sikker paa, at det vil gaa meget, meget højere op, det vil let gaa op til 5—6 Mill.

Kr., og saa er de 2 Millioner, selv om man forudsætter et saadant kommunalt Tilskud, ikke nær Halvdelen af Anlægssummen.

Som sagt, det forekommer Mindretallet, at alle disse Forhold burde nærmere klares, med andre Ord: der bør være mere Plan i et Forslag om Ordningen af de københavnske Jernbaneforhold, end der i hvert Fald er i dette Lovforslag. Dette er i Virkeligheden ret planløst, hvad den ærede Ordfører (J. Andersen) ogsaa indrømmede, idet han sagde, at det kun var en midlertidig Foranstaltning, som der altid senere kunde bygges videre paa. Men det gælder om et meget stort Beløb, naar man tænker paa Anlægget som Helhed. Det Beløb, som der er Tale om, og som ikke er beregnet efter Krigspriser, er ca. 7½ Mill. Kr., og skulde man senere komme til at optage Spørgsmaalet om den løftede Ringbane, som er kalkuleret til 8 Mill. Kr., saa er man oppe paa omtrent 16 Mill. Kr., og hvad det vil betyde, naar man tager Krigspriserne med i Betragtning, er vi alle sammen klare over. Man vil saa komme meget, meget højere op. Det drejer sig altsaa om en meget betydelig Sum, naar man skal ordne de københavnske Jernbaneforhold som Helhed, og derfor synes jeg og det Mindretal, hvis Ordfører jeg er, at det gælder om, ogsaa af Hensyn til de finansielle Forhold, at have et fuldstændigt Overblik over, hvad det i Fremtiden bliver nødvendigt at gennemføre af Jernbaneanlæg, saa at man kunde gennemføre dem efter en bestemt Plan. Derved vilde man opnaa to Ting, for det første at faa den bedst mulige og mest tilfredsstillende Plan og dernæst at kunne gennemføre den paa den billigste Maade. Da vi imidlertid savner alle nødvendige Oplysninger, er Mindretallet til Trods for, at vi ikke har principielle Indvendinger mod Lovforslaget, ikke i Stand til paa nærværende Tidspunkt at tiltræde det.

Ordføreren (J. Andersen): Det ærede Mindretal udtaler i Betænkningen, at det „erkender Nødvendigheden af at gennemføre en Ordning af Trafikforholdene ved København og Frederiksberg og vil medvirke til en saadan paa Grundlag af Kommissionens Betænkning og Regeringens Forslag“. Men nu hører man altsaa, at de Herre mener, at Ordningen ikke skal komme, før Boulevardbanen er færdig. Jeg ser ikke, der er nogen Sammenhæng mellem de to Ting. Boulevardbanen skal nemlig ikke føre Gods mellem de forskellige Stationer her ved København og det øvrige Land. Det, der er Tale om her, er at bygge en