

Einer Jensen, Jønson, J. I. Jørgensen, Korsgaard, Nygaard og Rager) indstiller Lovforslaget til *Vedtagelse uforandret*.

Fr. Andersen (Kh.-Frb. ø. Stkr.), *O. Andersen*, *Bjerring*, *Einer Jensen*, *Jønson*, *J. I. Jørgensen*, *Nygaard* og *Rager* ønsker til Indstillingen at knytte følgende Bemærkninger:

Da Spørgsmaalet om Elektrificering af de foreslaaede Banestrækninger ikke foretages af Hensyn til de paagældende Kommuner, men fra Statsbanernes Side ønskes for ved en forbedret Trafik at øge Mulighederne for en bedre Forrentning af de i de paagældende Banestrækninger anbragte Kapitaler, maa man alene af denne Grund være stærkt betænkelig ved at komme ind paa det Princip, at en Omlægning af Driftsmaaden og en Forøgelse af Toghyppigheden medfører, at de Kommuner, der berøres af saadanne Ændringer, maa honorere disse med et Tilskud til Staten.

Dertil kommer, at to af de her omhandlede Kommuner, København og Frederiksberg, henviser til, at de ved den med Staten i 1919 sluttede Overenskomst (Bilag 4), hvorved de forpligtede sig til hver at betale $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr., sikrede sig mod yderligere Tilskud til Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold derved, at der i Overenskomsten indsattes følgende:

„Der er derhos Enighed om, at der ikke fra Statens Side vil blive krævet yderligere Bidrag fra Kommunerne til Gennemførelsen af den fuldstændige Ordning af de københavnske Baneforhold, som er angivet i fornævnte Udvalgs Betænkning som Plan 4.“ (se Bilag 5).

Da der ikke i den vedtagne Overenskomst er taget Forbehold overfor Elektrificering, og en saadan Ordning ikke var Staten fremmed, idet denne allerede i 1911 lod nedsætte en Kommission, der fik til Opgave at undersøge Mulighederne for Københavns Nærtrafiks Elektrificering, og Kommissionen i sin i 1915 afgivne Betænkning ikke afviser Tanken, men kun udskyder Tidspunktet, kan man ikke nu fra Statens Side forlange Tilskud til Elektrificering.

Som Bevis paa, hvor stærkt Tanken allerede paa et tidligere Tidspunkt har været fremme, henledes Opmærksomheden paa Side 6 i den af Elektrificeringsudvalget under 1. Oktober 1929 afgivne Betænkning, hvor der gøres opmærksom paa, at Elektrificeringskommissionens Indstilling i 1915 gik ud paa følgende for Klampenborgbanen:

„Forinden Elektrificering kunde iværksættes, maatte det projekterede 2det Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg være tilvejebragt; Udgifterne ved en Elektrificering kunde som Følge heraf ikke opgives med Sikkerhed. Kommissionen anbefaler derfor, at den endelige Afgørelse af Spørgsmaalet udsættes, indtil det omhandlede Dobbeltspor var anlagt.“

Endelig skal Opmærksomheden henledes paa, at der paa den i Overenskomsten omtalte Plan 4 er afsat en „løftet Personbane“, den saakaldte indre Ringlinie, som de 2 Kommuner var stærkt interesseret i ved Overenskomstens Vedtagelse. Da Gennemførelsen af denne Banelinie, der ikke er med i det fremsatte Forslag, vil betyde en meget stor Udgift for Staten, og denne Udgift maa formentlig have været med inde i de Beregninger, der blev lagt til Grund for det Tilskud, der er fastsat i Overenskomsten, maa man ogsaa af denne Grund formene, at de foreslaaede Banestrækningers Elektrificering ikke kan gøres afhængig af yderligere Tilskud fra Kommunerne.

Vedrørende Spørgsmaalet Statstilskud til Modernisering af Privatbanerne er vi enige med Ministeren i det ønskelige i, at hele dette Spørgsmaal bliver taget op til Undersøgelse i et Udvalg som af Ministeren foreslaaet.

Drachmann og *Korsgaard*, der deltager i forannævnte Flertalsindstilling, ønsker at begrunde dette med følgende Bemærkninger:

Hovedgrundlaget for vor Tilslutning til Lovforslaget er, at man ved dets Gennemførelse i høj Grad støtter Muligheden