

for, at Folk, som har deres Erhverv i Storbymen København, kan have deres Bolig udenfor tæt bebyggede Bydele, et Forhold, som maa anses for at være af saa overordentlig stor social Betydning, at vi finder det forsvarligt at gaa med til de ret store Bevillinger, som Forslagets Gennemførelse vil kræve, selv om Anlægene i en kortere Aarrække ikke fuldt ud skulde kunne forrentes af den Mertrafik, som den hurtigere og hyppigere Toggang vil medføre.

Overfor Spørgsmaalet, om Linien Hellerup—Nørrebro—Vanløse—Frederiksberg indtil videre bør udgaa af Elektrificeringsplanen, er vi af den Mening, dels at dette Anlæg som Følge af dets Tilslutning til Anlægene København—Hellerup—Holte og København—Hellerup—Klampenborg er baade trafikteknisk paakrævet og forholdsvis billigt at udføre, dels er en Retfærdighedshandling overfor Frederiksberg Kommune, der siden den store Omlægning af Hovedstadens Jernbanelinier reelt har været uden Forbindelse med Statsbanernes Anlæg for Persontrafik, hvortil kommer de særlige Forhold, som nedenfor skal anføres. Men dernæst understreger Udviklingen af de allerede meget folkerige og i stærk Vækst værende Kvarterer langs nævnte Banelinie yderligere vort ovennævnte Hovedsynspunkt.

Overfor Spørgsmaalet om Bidrag fra de Kommuner, der direkte berøres af de elektrificerede Baner, ønsker vi at udtale, at man ikke finder Forslaget herom rimeligt, dels fordi Statsbanerne paa de paagældende Strækninger formentlig forrenter sig fuldt ud, og Meningen med Elektrificeringen jo er, at denne Indtægtskilde for Statsbanerne ad Aare skal blive endnu bedre til Gunst for Statsbanernes samlede Driftsregnskab, dels fordi Elektrificeringen utvivlsomt vil medføre et ret betydeligt Tab, specielt for København, ved at lette Skatteydernes Bortflytning fra Byen, og endvidere paaføre baade København, Gentofte og delvis ogsaa Frederiksberg et ikke ringe Tab ved Konkurrencen med disse Kommuner Sporvejstrafik. Men end-

videre maa vi i denne Forbindelse hævde, at de store Bidrag, som København og Frederiksberg allerede har ydet til Ordningen af Hovedstadens Baneforhold, og de Forudsætninger, under hvilke dette er sket, maa borttage Grundlaget for et fornyet Krav om kontante Bidrag fra Kommunernes Side. Noget tilsvarende gælder for Gentofte Kommunes Vedkommende, hvilken Kommune har udredet særdeles store Bidrag til Statsbanerne netop med Henblik paa Udbygningen af de Baneanlæg, Viadukter m. m., som er Forudsætningen for Elektrificeringens Gennemførelse.

Med Hensyn til det af et Mindretal fremsatte Ændringsforslag, gaaende ud paa, at der stilles indtil 8 Mill. Kr. til Raadighed for Ministeren for offentlige Arbejder til Hjælp til nødstedte Privatbaner til Anskaffelse af nyt Skinnemateriel, rullende Materiel og anden Modernisering, ønsker vi at udtale, at hele Spørgsmaalet om vore Privatbaners Stilling netop for Tiden er til Behandling i et af vort Parti særlig nedsat Udvalg med den Opgave at finde Basis for et Forslag, man til sin Tid vil henvende sig til Rigsdag og Regering om. Paa den nu givne Foranledning har vi derfor i Tilslutning til vort Parti henvendt os til Ministeren for offentlige Arbejder med Ønsket om at faa nedsat et hurtigt arbejdende Udvalg, repræsenterende baade den fornødne Sagkundskab og Rigsdagen, til at faa samtlige herhenhørende og jo ingenlunde let overskuelige Forhold klarlagt. Ministeren, der selv har været inde paa samme Tanke, har taget villigt mod dette Forslag, og Resultatet er blevet det andetsteds gengivne Tilsagn fra Ministeren om Nedsættelsen af et saadant Udvalg, hvis Arbejde forventes at kunne afsluttes saa betids, at et eventuelt Lovforslag paa Basis heraf vil kunne forventes forelagt Rigsdagen ved Begyndelsen af næste Samling.

Idet vi altsaa kan tiltræde Forslaget i sin Helhed, ønsker vi dog at gøre nogle faa Bemærkninger om selve Enkelthederne heri:

Man har fra første Færd arbejdet for,