

nisering er imidlertid ikke en Opgave, der melder sig for den københavnske Nærtrafik alene. Den samme Trang gør sig i lige saa høj Grad gældende for den lokale Trafik i det øvrige Land, hvor denne fortrinsvis besørgeres af private Jernbaner.

Mindretallet finder det derfor ogsaa naturligt at søge gennemført en Modernisering af saadanne private Jernbaner, der overfor Ministeren for offentlige Arbejder kan godtgøre, at en foreslaaet Modernisering vil muliggøre Opretholdelse af Driften under rimelige økonomiske Forhold, samtidig med at de fornødne Midler stilles til Raadighed for Omordningen og Moderniseringen af Københavns Nærtrafik. Hertil sigter Ændringsforslaget under Nr. 2.

I det foreliggende Lovforslags § 1 hedder det: „Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at lade foretage Elektrificeringen af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik“. Mindretallet kan ikke gaa med til at give en saa vidtgaaende Bemyndigelse; thi selv om Hjemmel til Elektrificering i Øjeblikket kun søges til Banelinierne Valby—Klampenborg, Hellerup—Holte og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup, saa vil efter Mindretallets Opfattelse Forholdet dog være det, hvis § 1 vedtages i den foreliggende Form, at Ministeren ogsaa kan lade Elektrificeringen af de øvrige Banelinier, der kommer ind under Begrebet „Københavns Nærtrafik“, foretage efter almindelig Finanslovbevilling, og det kan man ikke give Tilslutning til. Der vil her blive Tale om saa store og kostbare Anlæg, at de efter Mindretallets Mening kun bør gennemføres efter Bemyndigelse paa særlig Lov.

Udgiften til Elektrificeringen af de 3 nævnte Banelinier, inkl. Anskaffelsen af nyt Materiel, er i Bemærkningerne til Lovforslaget anslaaet til ca. 17 Mill. Kr. Hertil kommer imidlertid Udgifterne til Arealhvervelser og Anlægskapitalens Forrentning under Anlægsperioden, saa de samlede Udgifter vil sikkert naa op til ca. 20 Mill. Kr., inden Anlægene bliver fuldført. For at indvinde de fornødne Beløb til Forrent-

ning og Afskrivning af Anlægene vil der efter det oplyste udkræves en Trafikstigning paa ca. 50 pCt. Hvorvidt saadan Forøgelse af Trafikken vil kunne opnaas, synes meget usikkert, og der vil efter Mindretallets Opfattelse i hvert Fald gaa adskillige Aar, før denne Trafikstigning bliver en Kendsgerning. Den fremførte Begrundelse for Forventningen om en saadan Stigning i Trafikken er da ogsaa meget vag, baade naar henses til Bemærkningerne i Kommissionsbetænkningen som til Ministerens Udtalelser ved Lovforslagets 1ste Behandling og Ministerens Skrivelse til Udvalget (Bilag 2). Denne Usikkerhed med Hensyn til Forrentningen har gjort Mindretallet betænkeligt ved allerede nu at gaa til en saa omfattende Elektrificering som den foreslaaede. Da Banelinien Frederiksberg—Vanløse—Hellerup efter Mindretallets Opfattelse er den af de foreslaaede Banelinier, der vil have de daarligste Betingelser for at forrente den forøgede Udgift, og da Trafikken paa denne Linie sikkert foreløbig vil kunne besørgeres tilfredsstillende ved almindelig Dampdrift paa den nye Linie, der forventes aabnet for Drift omkring 1. Maj d. A., saa foreslaar Mindretallet i Ændringsforslaget under Nr. 1 at begrænse Elektrificeringen til Banelinierne Valby—Klampenborg og Hellerup—Holte. Anlægsudgifterne vil herved kunne nedbringes med et betydeligt Beløb, og der vil skabes bedre Muligheder for en rimelig Forrentning, ligesom man gennem Elektrificeringen af de foreslaaede Linier vil kunne indvinde Erfaringer, der kan komme til Nytte, hvis man fremtidig maatte ønske at gaa til en Udvidelse af den elektriske Drift.

Da det med Hensyn til Moderniseringen af Københavns Nærtrafik helt ud drejer sig om Ordningen af et lokalt Trafikspørgsmaal, anser Mindretallet det for rimeligt, at de interesserede Kommuner i Lighed med, hvad der finder Sted andre Steder i Landet, yder et passende Tilskud. Mindretallet har dog med Hensyn til dette Spørgsmaal erklæret sig villigt til Forhandling saavel om Tilskuddets Størrelse som om