

[Slebsager.]

at med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt 8 Millioner nu vil være tilstrækkeligt, har vi forhandlet derom med Ministeren, og efter Ministerens Opfattelse vil 8 Millioner være tilstrækkeligt. Hvad angaar Bestemmelsen om, at Statens Deltagelse i Aktiekapitalens Udvidelse ikke maa overstige 15 pCt. af Banens Anlægskapital, da er det selvfølgelig vanskeligt her at fastsætte et bestemt Beløb. Der kan være Tilfælde, hvor 15 pCt. knap vil være tilstrækkeligt, og i andre Tilfælde kan det være rigeligt, ja, mere end rigeligt. Det afhænger i høj Grad af Forholdene de forskellige Steder. Der mener vi, at Ministeren indenfor en bestemt Grænse skulde have Frihed til at forhandle sig til Rette om Størrelsen af Statens Tilskud i de enkelte Tilfælde. I det hele taget har vi været villige til at forhandle om alle Enkeltheder vedrørende ogsaa dette Forhold. Ministeren har imidlertid ikke ment at kunne gaa med til Forslaget nu, men mener, at man maa have nedsat en hurtigt arbejdende Kommission, og naar den har afgivet sin Betænkning, vil han være villig til at komme med Forslag til Rigsdagen. Vi tror, at Opgaven bedst løses gennem Forhandling med de enkelte Privatbaners Ledelse, og mener ikke, at en Kommission vil have saa stor Betydning i dette Forhold.

Hvad Spørgsmaalet om Elektrificering af Københavns Nærtrafik angaar, hedder det i det foreliggende Lovforslags § 1:

„Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at lade foretage Elektrificering af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik“.

Det er jo en meget vidtgaaende Bemyndigelse, der her gives Ministeren, og det Mindretal, jeg repræsenterer, kan ikke gaa med dertil. Thi selv om Lovhjemmel til Elektrificering i Øjeblikket kun søges til de tre foreslaaede Banelinier: Valby—København—Klampenborg, Hellerup—Holte og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup, vil dog efter vor Opfattelse Forholdet være det, hvis man vedtager § 1 i den foreslaaede Form, at Ministeren ogsaa kan lade Elektrificering af de øvrige Banelinier, som kommer ind under Begrebet Københavns Nærtrafik, foretage efter almindelig Finanslovbevilling. Det mener vi ikke er rigtigt. Der vil her blive Tale om saa store og kostbare Anlæg, at de efter vor Opfattelse kun bør gennemføres efter Bemyndigelse ved særlig Lov. Københavns Nærtrafik omfatter jo nemlig ikke blot de her foreslaaede Banelinier, men

derindunder kommer ogsaa i alt Fald Ballerup—København, og man tør vel ogsaa sige Roskilde—København, og hvis man en Gang i Fremtiden skulde gaa til Elektrificering af disse Strækninger, vilde det blive saa store og kostbare Anlæg, at det ikke vilde være rigtigt, at det sker efter almindelig Finanslovbevilling, det bør ske efter Bemyndigelse ved særlig Lov.

Den foreslaaede Elektrificering af de tre Banelinier vil efter de Oplysninger, der foreligger, koste ca. 17 Mill. Kr., inklusive Anskaffelsen af Materiel, og hertil kommer saa Udgifter til Arealerhvervelser og Anlægskapitalens Forrentning i Anlægsperioden. Jeg tror ikke, jeg siger for meget, naar jeg siger, at de samlede Anlægsudgifter, naar disse Ting kommer til, vil komme op til ca. 20 Mill. Kr., og til at indvinde det fornødne Beløb til Forrentning og Afskrivning paa Anlægene vil der, efter alt hvad der er oplyst, udkræves en Trafikstigning paa ca. 50 pCt. Hvorvidt en saadan Forøgelse af Trafikken vil kunne opnaas, skal jeg ikke kunne sige, i hvert Fald ligger det meget usikkert. Det er ganske utvivlsomt, at der vil gaa adskillige Aar, før man naar til en Forøgelse af Trafikken med 50 pCt., med andre Ord, før man naar til Forretning af de Kapitalanlæg, her er Tale om. Denne Usikkerhed fremgaar jo ogsaa baade af Bemærkningerne til Kommissionsbetænkningen og af de Udtalelser, der er fremkommet fra den højtærede Minister, ogsaa i hans Skrivelse til Udvalget. Hele denne Usikkerhed med Hensyn til Forrentningsspørgsmaalet har gjort Mindretallet meget betænkeligt ved at gaa til en saa omfattende Elektrificering som her foreslaaet, og da Linien Frederiksberg—Vanløse—Hellerup efter vor Opfattelse er den af de foreslaaede Linier, der har daarligst Udsigt til at kunne forrente sig, foreslaar vi i Ændringsforslag Nr. 1, at denne Linie udgaar, og at man begrænser Elektrificeringen til Linierne Valby—København—Klampenborg og Hellerup—Holte. Derigennem vil man skabe bedre Betingelser for Forrentningen af de anvendte Kapitaler, og tillige vil man jo derigennem indvinde Erfaringer, som kan blive til væsentlig Nytte, hvis man i Fremtiden vil gaa til Udvidelse af de elektriske Anlæg.

Spørgsmaalet om Københavns Nærtrafik er jo helt ud et Spørgsmaal, der vedrører Lokaltrafikken. Den gennemgaaende Trafik kræver ikke Elektrificering af Linierne herinde. Det er helt igennem et Lokaltrafikspørgsmaal, og derfor har Mindretallet anset det for rimeligt, at de interesse-