

[Drachmann.]

ling overfor Frederiksberg Kommune er det ganske paakrævet ikke at udskyde netop denne Del af Elektrificeringsplanen. Frederiksberg Kommune er nemlig blevet meget stiftmoderligt behandlet. Lige siden de store Omlægninger fandt Sted ifølge Loven af 1902 har denne den næststørste Kommune i Landet været uden reel Forbindelse med Statsbanernes Persontrafiknet, og denne, jeg kan sige beskedne, Erstatning, man her kan byde den, er et Mindstemaal, ogsaa naar man tager Hensyn til de Forudsætninger, under hvilke de store Bidrag er ydet, som baade Frederiksberg og København er gaaet med til efter Overenskomsten af 1919, saaledes som det findes omtalt i Betænkningen. I det hele taget maa vi overfor det af Mindretallet opstillede Krav om nye kontante Bidrag fra de Kommuner, som Elektrificeringen berører, sige, at der er allerede betalt, og man kan anstændigvis ikke komme en Gang til og forlange Betaling til en Plan, hvis Gennemførelse var Forudsætningen for, at man i sin Tid ydede disse Penge. Det ærede Medlem Hr. Slesbager ryster paa Hovedet. Jeg vil da henvise til Bilag 4 og det Kort, der staar ved Siden af, som baade er tegnet med blaåt og rødt og er meget letforstaaeligt. Enhver, der kan læse en Overenskomst, som den skal læses, vil af dette Bilag kunne se, at der var visse Forudsætninger, som skulde opfyldes; de bliver paa Frederiksberg kun opfyldt i mindste Grad ved dette Lovforslag, og derfor kan man ikke en Gang til kræve Penge, som allerede er erlagt under netop disse Forudsætninger.

Vi gaar ud fra, at de Banestrækninger, her er Tale om, er gode, rentable Strækninger, ogsaa uanset at der er indtraadt denne Stagnation i Trafiktallene, som jo skal bekæmpes igennem Elektrificeringen, men hvis det ikke er Tilfældet, er der saa meget mere Anledning til at skride til en Modernisering og Elektrificering, for Hovedformaalet er jo at faa denne Indtægtskilde saa god som mulig, for at de gode Resultater, den gode Rentabilitet af Elektrificeringen kan virke til Gunst for Statsbanernes samlede Driftsregnskab. Man kan derfor ikke sige, at dette er et lokalt Anliggende, et Københavner-Anliggende, det er et Anliggende, der styrker Statsbanernes Økonomi, hvor der er Mulighed for i det hele taget at styrke den. Men man kan nok, i hvert Fald i nogen Grad, sige, at her gælder det gamle Ord: den enes Brød, den anden Død. Det vil jo — jeg tror ganske vist kun forbigaaende — gaa ud over de paa-gældende Kommuner Sporvejstrafik, og

det vil maaske ogsaa gaa lidt ud over dem, ved at Skatteyderne flytter ud; det vil i alt Fald berøre disse Kommuner finansielt føleligt, og derfor er der saa meget mindre Anledning til at kræve nye Bidrag fra disse Kommuner. Det har vi altsaa ikke kunnet gaa med til hverken for Københavns eller Gentoftes Vedkommende, heller ikke for Frederiksbergs — dette Krav er senere hen blevet udeladt af Mindretallet —, men principielt gælder det, jeg har sagt her, i høj Grad Frederiksberg, der i sin Tid, ifølge Overenskomsten af 1919, har ydet sit Bidrag.

Det ærede Medlem Hr. Slesbager sagde før, at det var en enestaaende Tillid at vise og en meget vidtgaende Bemyndigelse at give den højtærede Minister at lade ham raade over hele Københavns Nærtrafiks Elektrificering. Jeg skal indrømme, at § 1 selvfølgelig er vidtgaende, men jeg synes nok, at Rekorden i Retning af Tillid sættes af det ærede Medlem Hr. Slesbager selv, naar Mindretallet ligefrem vil udstyre Trafikministeren med 8 Mill. Kr. til fri Raadighed. Det er ganske vist til et bestemt Formaal, men med al den Respekt og Agtelse, vi har for den højtærede Minister, kan vi dog ikke være med til at vise ham en saadan enestaaende Tillid. Men vi kan være med dertil under andre Former, nemlig gennem Nedsættelse af et Udvalg. Som vi har gjort opmærksom paa i Betænkningen, har vi drøftet dette i vort Parti, og da Ministeren og Flertallet har erklæret sig villige til at gaa med til Nedsættelse af et saadant Udvalg, hvori Rigsdagen saavel som Sagkundskaben bliver repræsenteret, har vi kunnet slaa os til Taals med dette Tilsagn. Jeg tror oprigtig talt, at det ærede Medlem Hr. Slesbager skulde gaa med til denne Ordning, hvis det da ikke er for sent, thi det er jo kun gennem en saadan Undersøgelse, et saadant klarlæggende Arbejde, at man kan faa alle Forhold tilstrækkeligt belyst og paa Basis deraf eventuelt komme med et Lovforslag til Rigsdagen. Saa kan vi jo altid overveje, hvad der skal ske til den Tid, men allerede nu, da Grundlaget endnu er saa løst og Forholdene saa utilstrækkeligt belyst, at udstyre Trafikministeren med 8 Mill. Kr., kan vi ikke være med til.

Jeg skal endnu fremsætte et Par Bemærkninger, som vi ogsaa er fremkommet med i Betænkningen, vedrørende Frederiksberg Stations Flytning, som for os har været en Forudsætning for at give Afkald paa et Forslag om at føre Linien direkte fra Frederiksberg Station over Grøndal Station til Nørrebro og altsaa opgive