

[Ministeren for offentlige Arbejder.] frugtbare Maade, der hurtigst vil bringe det for Privatbanerne ønskelige Resultat; og med den i alle Partier tilstedeværende Interesse for en god og hurtig Løsning af dette Spørgsmaal, der er af rent saglig Karakter, skulde jeg tro, at denne Vej ogsaa vil vise sig at være farbar.

**Ordføreren (Lange):** Jeg kan ikke anbefale at stemme for de af Mindretallet stillede Ændringsforslag.

Ændringsforslag Nr. 1 tilsigter at begrænse Omfanget af den Modernisering og Elektrificering af Københavns Nærtrafik, som Lovforslaget gaar ud paa, idet man ikke medtager Strækningen Frederiksberg—Vanløse—Hellerup. Jeg mener, det er en Uretfærdighed overfor Frederiksberg, der her faar sin eneste Forbindelse med Statsbanerne. Jeg mener ogsaa, det vil vise sig at være uheldigt, med den kommende Udvikling for Øje, ikke at elektrificere denne Del af Københavns Nærtrafik, idet den nævnte Banestrækning gaar gennem Kvarterer, hvor der er en stor Nybebyggelse, og hvor der sikkert vil blive god Brug for en Bane. Naar Mindretallet fremhæver, at Udgifterne vil blive saa overordentlig store, — man taler om et Beløb af 50 Mill. Kr., et Beløb, som Trafikministeren allerede har taget Afstand fra —, er det med Henblik paa en Udvidelse, som det foreliggende Forslag slet ikke tager Sigte paa. Det er givet, at Elektrificeringen foreløbig kun vil blive gennemført paa de 3 Strækninger, der omtales i Bemærkningerne til Lovforslaget. En Udvidelse vil kun kunne gennemføres ved en Vedtagelse i begge Rigsdagens Finansudvalg og ved, at man paa de aarlige Finanslove bevilger Beløbene dertil, og hvis det skulde vise sig, at man ikke har haft god Nytte og godt Udbytte af Bevillingerne til de tre Strækninger, der foreløbig er Tale om, vil der ganske afgjort aldrig blive Tale om Bevillinger til en Udvidelse af Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik. De store Beløb, der tales om, har derfor efter min Mening intet med Virkeligheden at gøre. Men en anden Ting er, at selv om man ikke vil gaa til den her foreslaaede Modernisering, vil man ikke kunne spare alle de 17 Mill. Kr., der tales om. Fra alle Sider erkender man, at en Modernisering, en Udvidelse af Københavns Nærtrafik er nødvendig; selv om man ikke vil gaa den her foreslaaede Vej, vil man alligevel komme til at anvende en Del af det Beløb, det drejer sig om. Statsbanerne har ingen Mulighed for at bevare den nuværende Trafik, hvis

man overhovedet intet vil gøre for at følge med Udviklingen. Det er nødvendigt for Statsbanerne ogsaa paa dette Omraade at følge med Udviklingen, og hvad der her foreslaas, sker ikke alene af Hensyn til den Befolkning, der benytter Banerne, men i lige saa høj Grad af Hensyn til Statsbanernes Rentabilitet. Det drejer sig her om de Statsbanestrækninger, der sikkert giver det bedste økonomiske Udbytte. Skal denne Del af Statsbanernes Forretning kunne bevares, kan det kun ske ved, at man følger med Udviklingen og gennemfører den Modernisering, som efter min Mening er i saa høj Grad paakrævet, og som alene vil kunne bringe De danske Statsbaners Nærtrafik op paa samme Plan som andre Storbyers.

Ændringsforslag Nr. 2 gaar ud paa at stille 8 Mill. Kr. til Raadighed for Privatbanerne. Principielt har vi intet imod dette Ændringsforslag, vi nærer det samme Ønske som Mindretallet om at komme Privatbanerne til Hjælp, men vi mener, at den Fremgangsmaade, vi har foreslaaet, vil være mere naturlig: at der gennem et hurtigt Arbejde i et Udvalg først indsamles de Oplysninger, som er nødvendige til Afgørelse af, hvorledes Pengene bedst kan anvendes. Naar der i Løbet af Sommeren bliver nedsat et saadant Udvalg, og dette faar tilendbragt sit Arbejde saa hurtigt, at der til Efteraaret kan fremsættes et Lovforslag, tror jeg, at den Maade, vi ønsker Sagen løst paa, vil vise sig at være til lige saa stor Gavn for de private Baner som den, der her foreslaas: at opstille et bestemt Beløb og saa alligevel foretage de Undersøgelser, der er nødvendige, for at man skal kunne gennemføre Ordningen.

Ændringsforslag Nr. 3 gaar ud paa, at der skal ydes Tilskud til Elektrificeringen fra de interesserede Kommuner: København, Frederiksberg, Gentofte, Lyngby og Søllerød. Det maa i og for sig forbavse mig, at man har taget Frederiksberg med. Den højtærede Trafikminister har allerede omtalt, at Frederiksberg ikke var medtaget i Ændringsforslaget, som det blev stillet af Partiet Venstre i det andet høje Ting. Saa meget mere maa det forbavse mig, at man her samtidig med at stille Ændringsforslag om, at den eneste Bane, der kan have Interesse for Frederiksberg, skal gaa ud, kræver, at Frederiksberg Kommune alligevel skal være med til at betale for Moderniseringen. Jeg kan derfor ikke tiltræde dette Ændringsforslag. Men selv om Frederiksberg var udeladt, kunde jeg ikke have anbefalet Ændringsforslaget, idet jeg mener, at Udgifterne ved den Modernisering, som Stats-