

[Ministeren for offentlige Arbejder.]  
paa, har været 3 000 Kr. pr. Banekilometer i Sønderjylland og det højeste, man har krævet, er vistnok 7 000 Kr. pr. Banekilometer. Det krævede man for Banen Hillerød—Næstved, og det vil efter de nuværende Forhold svare til 10 000 Kr. pr. Banekilometer. Men det er jo i øvrigt et ganske ubetydeligt Tilskud i Forhold til de samlede Anlægssummer.

Siden 1910 har man tillige anvendt Loven om Jernbaneskyld, der hjemler en Afgift af den Grundværdistigning, som de paagældende Jernbaners Anlæg i 50 Aar bringer Ejendommene langs Banen, og saa har man endelig, hvor det drejede sig om Statsbaneanlæg i større Byer, ordnet sig i hvert enkelt Tilfælde med Tilskud fra vedkommende Kommuner, alt efter som Forholdene laa.

Loven om Jernbaneskyld har, tør man vistnok paastaa, ikke svaret til Forventningerne, foruden at den kræver et ret stort Vurderingsapparat; saa vidt det er meddelt mig, andrager den samlede Indtægt for Statskassen ved Jernbaneskyld kun ca. 38 000 Kr. aarlig. Hvor det har drejet sig om Byforhold, har man ikke anvendt Lovene om Jernbaneskyld, saaledes ikke ved Loven om Alssund Broen ved Sønderborg, om Aarhus Personbanaegaard, om Gods-Forbindelsesbanen Vigerslev—Nørrebro og om det 3die og 4de Spor mellem Hellerup og Klampenborg. Man har i alle disse Tilfælde, hvor det drejede sig om Jernbaneforhold i større Byer, ordnet sig med et særligt Tilskud efter Aftale med Kommunerne, formentlig fordi Loven om Jernbaneskyld ikke er anvendelig, i hvert Fald meget vanskeligt anvendelig.

Som jeg sagde i min Forelæggelsestale, og som det ærede Medlem Hr. Slesbager ogsaa var inde paa, blev der til det af Ministeren for offentlige Arbejder i 1915 nedsatte Udvalg angaaende Foranstaltninger for Persontrafik mellem Jernbanestationerne i København, Frederiksberg og Gentofte — saaledes hed Udvalget — stillet det Spørgsmaal, om disse Foranstaltninger under visse Forudsætninger maatte kunne bringes til Udførelse af de interesserede Kommunalbestyrelser, eventuelt med Støtte fra Statens Side, med andre Ord, om Kommunerne kunde tænkes selv at ville overtage den

københavnske Nærtrafik. Hertil svarede Kommunerne nej; de havde ikke før drevet Jernbanetrafik, var ikke indrettet herpaa, og de henstillede derfor, at dette blev besørget af Statsbanerne, som det hidtil var forudsat ved de oprindelige Planer angaaende Nærtrafikken, og saaledes, at Kommunerne gav Tilskud til Anlæggets Udførelse. København og Frederiksberg tilbød i saa Henseende at yde hver et Tilskud paa 1 Mill. Kr. til dette Formaal under Forudsætning af, at der ikke vilde blive krævet yderligere Bidrag af dem, naar Personlinien til sin Tid blev gennemført.

Senere, i 1918, under Behandlingen af Forslag til Lov om Anlæg af en Godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro, udtalte Ministeren for offentlige Arbejder i Landstinget — det staar i Landstingstidenden 1918—19 Sp. 601 — følgende, som jeg udbeder mig den højtærede Formands Tilladelse til at citere:

„Det, som Kommunerne har Interesse i, er, at der bliver etableret en Personbane. I Stedet for at vente med Etableringen af denne Personbane, til man til sin Tid vilde bekvemme sig til at bygge den løftede Bane, er Kommunerne gaaet ind paa, at man indtil videre foretager Persontrafikken paa den ydre Godsbane, og saa er de gaaet ind paa den Tanke derfor at yde Tilskud til Godsbanen, hvad der ellers ikke vilde falde dem ind. Det er dette Tilskud, Kommunerne nu ved denne Lejlighed skulde yde til Godsbanens Bygning, som jeg mener maa være væsentlig højere end det, Kommunerne har foreslaaet, men jeg vil ikke finde det urimeligt, om Kommunerne fremdeles vil sige: Naar vi nu yder et saa betydeligt Tilskud til denne Godsbanes Bygning, er det under den Forudsætning, at vi til sin Tid ikke skal yde yderligere Tilskud til den personførende Linie, til Højbanen, og det af den Grund, at det da udelukkende vil være i Statens Interesse at bygge denne Bane eller en anden Personbane, thi Indbyggerne paa Frederiksberg og i København kan jo i og for sig være lige glade, hvilken Linie de kører paa, naar de blot kan komme til at køre.“

I Henhold til disse Udtalelser forhøjede Københavns og Frederiksberg Kommuner deres Tilskud fra 1 til 2¼ Mill. Kr. hver, og