

Stoppsteder, hvor der samtidig er Godstrafik. Jeg kan oplyse, at ifølge Beregninger viser det sig, at naar der ved en Dampbane gaa 4 Tog i hver Retning i Døgnet, kan man med elektrisk Drift med samme Udgift lade løbe det dobbelte Antal Persontog samt 2 Godstog i hver Retning. Det er en væsentlig Fordel, at der kan løbe mange og smaa Tog i hver Retning om Dagen, og det har saa store Behageligheder og Fordele for Egnens Befolkning, at det neppe kan værd sættes nok. Der er ingen Tvivl om, at den elektriske Drift bliver i Virkeligheden den billigste; men, som sagt, det er tillige den Drift, der bedst og mest fuldkomment er i Stand til at kunne tilfredsstille alle de Krav, som Befolkningen med Rette i det hele taget maa og kan stille til en Bane.

Der er jo selvfølgelig mange andre Behageligheder, der ere forbundne med elektrisk Banedrift. Jeg skal saaledes gøre opmærksom paa, at man er jo fuldstændig fri for Røg og Kulstøv, og Vognene have en ganske anderledes støt og rolig Gang, og selve Driftssikkerheden er ogsaa større ved elektrisk Drift, end den er ved Dampdrift.

Nu ser jeg nok i Betænkningen, at en Forfatter der har skrevet en Beretning om elektrisk Drift paa Jernbaner. Denne Forfatter nævner først de Fordele, der ere ved elektrisk Drift, og saa kommer han bagefter til at omtale nogle af de Ulemper, der ere ved elektrisk Drift. Men han kommer ikke ind paa nogen reel Motivering af, hvori disse Ulemper egentlig bestaa. Han nævner ganske vist med Hensyn til Driftens Sikkerhed, at denne ved elektrisk Drift er mindre, fordi, siger han, de enkelte Køretøjer ere afhængige af Centraler og af Ledningsnettet. Det er selvfølgelig, at de elektriske Lokomotiver ere afhængige af Ledningen, men det betyder ingen mindre Sikkerhed, ikke Spor; thi det virkelige Forhold er netop det, at Driftssikkerheden ved elektrisk Drift er større end ved Dampdrift. Jeg skal nemlig gøre opmærksom paa, at naar et elektrisk Tog holder ved en Station, saa er

Strømmen foreløbig afbrudt, og saa er det ganske umuligt for et andet Tog at løbe ind paa Stationen; det kan slet ikke lade sig gøre, der kan intet Tog løbe ind, inden Stationspersonalet igen faar sat Forbindelsen. Togsammenstød af denne Art ere altsaa umuliggjorte. Dersom vi havde haft elektrisk Drift paa Nordbanen for nogle Aar siden, vilde en Katastrofe som Gentofteulykken have været fuldstændig umuliggjort.

Jeg skal nævne en anden væsentlig Faktor, der taler til Gunst for elektrisk Drift, og det er, at man ved at faa saadanne Baner ude i Landet kan tilføre Befolkningen Lys og Kraft. Det er jo et meget stort Gode og betyder et stort Plus. Vi vide, at der allerede hist og her i Landet er anlagt flere smaa elektriske Værker til at forsyne Omegnens Befolkning med Lys og Kraft, og vi vide ogsaa, at disse Værker i Almindelighed drives ved Vind, men vi vide ogsaa, at Vinden er en Kraft, som ikke alene er ustadig og som Følge deraf usikker, hvoraf igen følger, at Elektricitetsforsyningen i Regelen vil blive for dyr. Naar man derimod faar elektriske Baner ude i Landet, bliver Forholdet et ganske andet, saa vil man fra et stort Centralelektricitetsværk ligeledes kunne faa sikker og billig Kraft og Lys, og jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at i det Øjeblik, vi faa elektriske Baner ude paa Landet, ville de tilstødende Landsbyers Befolkning være forsynede med Kraft og Lys, og det ville de kunne faa paa en langt billigere Maade, end det ellers vilde kunne blive Tilfældet.

Jeg skal nu lige berøre en anden Side af dette Spørgsmaal. Til Fremstillingen af Elektricitet har man som Kraft hidtil benyttet 3 Faktorer, nemlig Vind, Vand og Kul, omdannet til Damp. Nu tror jeg, at man med Hensyn til elektrisk Jernbanedrift kan holde Vind og Vand ganske ude af Betragtning. Vind kan, som sagt, ikke bruges, fordi den er alt for usikker og ustadig, og Vand tror jeg ogsaa, vi kunne holde ude af Betragtning, fordi Vandløbene her i Landet have som Regel et saa ringe Fald, at det vil være