

Tid disse Kort er $\frac{1}{4}$ løste, og heller ikke bestemt, hvor mange Rejser der ere foretaget paa disse Kort, men jeg har anstillet en Sandsynlighedsberegning, idet jeg er gaaet ud fra en Gennemsnitsvarighed for hvert Kort af 3 Maaneder — sikkert meget for lavt, men jeg vil i denne Forbindelse hellere regne med for lavt end for højt et Tal —, og regner man, at der er kørt to Rejser daglig, kommer man til det Resultat, at der paa Kort er foretaget 1,157,400 Rejser. Med andre Ord, der er i det nævnte Aar paa de her omtalte Strækninger foretaget over 5 Millioner Rejser, eller over $\frac{1}{4}$ af samtlige Rejser hele Landet over.

Jeg mener hermed at have ført Beviset for, at de Strækninger, jeg her nævner, høre til de mest trafikerede i vort Land; og at de ligge i Nærheden af de Byer, der have det største Indbyggerantal her i Landet, behøver jeg neppe at føre noget Bevis for, det antager jeg, at vi paa Forhaand kunne være enige om. Sammenholde vi nu, at disse Lokalbaner, jeg her har nævnt, ere de stærkest trafikerede, og at de ligge ved de største Byer, er det ud fra den Argumentation, som Afdelingsingeniør Andersen har ført, netop saadanne Egne, der skulle have elektriske Baner, og hvor man med Fordel kan ombytte de nuværende Dampbaner med elektriske Baner. Og jeg mener, at jeg netop har ført Bevis for, at denne Egn og disse to Baner høre til dem, hvor man skulde vente, at man først og fremmest vilde gennemføre den elektriske Drift.

Enkelte ærede Medlemmer kunde maaske mene, at dette Spørgsmaal egentlig ikke staar i nær Forbindelse med det foreliggende Forslag, men det er en stor Fejltagelse. Jeg tror netop, at hvis man skal gennemføre elektrisk Drift paa de to nævnte Baner, skal man ikke undlade at gøre det netop nu, hvor man er i Færd med at bygge ny Statsbaner, der skulle have Materiel. Til de Statsbaner, der ere foreslaaede i Lovforslaget, er Udgiften til Materiel og Inventar kalkuleret til 1,270,000 Kr. Hvor meget af dette Beløb der skal bruges til Inventar, og hvor meget til Driftsmateriel, ved jeg ikke, men vi komme i alt Fald op paa meget store Beløb til Driftsmateriel. Min Mening er derfor, at hvis man erkender, at de af mig nævnte Strækninger ere de rette til Indførelse af elektrisk Drift, vil man ogsaa give mig Ret i, at man bør gøre det paa et saadant Tidspunkt, hvor man kan bruge alt det Materiel, man nu har af Lokomotiver, Vogne osv. til Damptracéerne paa disse

Strækninger, til de ny Baner, og derved blive fri for at anskaffe nyt Materiel til disse. Maaske ville de, der skulle have de andre Baner, sige: Hvorfor skulle vi have gammelt Materiel, lad os faa noget nyt. Men dertil vil jeg svare: De andre Egne i Landet pleje jo at misunde os her omkring København vore Vogne og hele vort Materiel, det er, siger man, det allerbedste og allerfineste. Jeg kan derfor ikke se, at de paa nogen Maade kunne være daarligt tjente med at faa det fra os.

Dertil kommer et andet Moment, som er værd at tage i Betragtning her. Afdelingsingeniør Andersen siger i sit Resumé, at en Betingelse for Gennemførelse af de elektriske Baner er, at man har Haab om i den Tid, hvor Driften ikke er stærk, at kunne afsætte Elektricitet til Belysning og Motordrift. Men hvis man vil opnaa den Fordel her omkring København, tror jeg, man skal skynde sig med at faa gennemført de elektriske Baner, ellers risikere vi, at Kommunerne herude Nord paa i Sjælland, som berøres af de to Baner, jeg har nævnt, selv skaffe sig Elektricitetsværker, og at Staten derved bliver hindret i at opnaa den Fordel, som det er at kunne forsyne dem med Elektricitet til Lys og Motordrift. Jeg ved, at Spørgsmaalet om elektrisk Lys er oppe i Lyngby Kommune og til Dels er løst, Spørgsmaalet er ogsaa oppe i Gentofte Kommune, og det er løst for en lille Del af Søllerød Kommunes Vedkommende. Det er altsaa paa allerhøjeste Tid, hvis Staten ønsker at opnaa den Fordel at blive Leverandør af Elektricitet til Lys og Motordrift til disse 3 Kommuner med deres omkring 35,000 Indbyggere.

Der siges endvidere i Afdelingsingeniør Andersens Resumé af hans Udtalelser om dette Spørgsmaal, at disse Baner ere billigere og lettere at anlægge. Her er ogsaa et Moment, som gør, at man bør tage Spørgsmaalet op hurtigst muligt. Ved Lov Nr. 82 af 15. Maj 1903 § 2 blev der givet Regeringen Bemyndigelse til at træffe Foranstaltninger til at sikre Statsbanerne Grund og Ejendom til Gennemførelse af et Dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg foruden det, der ligger, samt til Udvidelse af Charlottenlund Station. Saa vidt jeg ved, har Staten i Henhold til den nævnte Lov eksproprieret Grunde fra Hellerup helt ud til Klampenborg til dette andet Dobbeltspor. Jeg synes dog, det vilde være aldeles urimeligt, om Staten gik hen og anlagde et andet Dobbeltspor til Dampdrift paa samme Tid, som alt