

[O. Andersen.]

har taget de nye Trafikmidler i Banernes Tjeneste. De fleste Privatbaner og ogsaa de fleste Statsbanestrækninger er derfor i de senere Aar gaaet over til Motordrift. Det Lovforslag, der nu foreligger for os, er derfor i Virkeligheden kun en Videreførelse af den Udvikling, der gennem de senere Aar har fundet Sted, idet det gaar ud paa for den københavnske Nærtrafiks Vedkommende at komme bort fra Dampfogene og i Stedet for gaa til Indførelse af elektrisk Drift. Naar man ikke for denne Trafiks Vedkommende foreslaar Motortog, har det sin nærliggende Aarsag deri, at Motorvognenes Trækraft og dermed deres Mulighed for Befordring af Passagerer ligger under det, der maa til for at kunne befordre det Passagerantal, der er Tale om paa disse Strækninger. Af disse Hensyn maa man sikkert gaa til den Ordning, der er foreslaaet af Ministeren.

Efter disse indledende og mere almindelige Bemærkninger vil jeg gaa over til at omtale selve det forelagte Lovforslag, der jo ikke er stort, det indeholder i alt 4 Paragraffer. Den første Paragraf gaar ud paa at bemyndige Ministeren for offentlige Arbejder til at lade foretage Elektrificering af Togene i den københavnske Nærtrafik. Den sidste Paragraf omhandler den Maade, paa hvilken Ministeren skal skaffe de Midler til Veje, der skal til for denne Omformning af Banedriften paa disse Strækninger, og de to andre Paragraffer, §§ 2 og 3, træffer Bestemmelse om, paa hvilken Maade Ekspropriationerne skal foretages, og paa hvilken Maade Arbejdet i øvrigt skal tilrettelægges.

Som allerede nævnt er man fra Regeringens Side klar over, at den Toggang, der nu finder Sted paa disse Strækninger, ikke mere svarer til de nye Tidens Forhold. Den Omstændighed, at man paa disse Strækninger — jeg tænker her paa Nord- og Kystbanen, henholdsvis til Holte og til Klampenborg — endnu har en Toggang med Tog kun hver Time, og at man endvidere, hvad Hastigheden angaar, for Klampenborgstrækningens Vedkommende er oppe paa 32 Minutters Kørsel og for Holtestrækningens Vedkommende paa 40 Minutters Kørsel, fører med sig, at Regeringen mener, man maa omlægge Toggangen saaledes, at der paa disse Strækninger bliver en hyppigere Toggang og ogsaa bliver flere Stationer. Det, det drejer sig om, er at bringe Togkørselen saa stærkt op, at disse Strækninger befares med et Tog hvert 20de Minut, og at Befordringstiden sættes ned, paa Klampenborg-Banen fra 32 Minutter til ca. 20 og

paa Holte-Banen fra ca. 40 Minutter til ca. 30 Minutter.

Endvidere foreslaar man, at der oprettes 6 nye Stationer eller vel snarere 6 Stoppesteder paa disse Strækninger, og at der paa selve Hovedbanegaarden ved Tietgensbroen oprettes et Billetsalgssted, hvorfra Klampenborgtogene skal afgaa. De 6 Stationer, man regner bør oprettes, skal ligge henholdsvis ved Axeltorv, Nordre Frihavnsgade, Svanemøllen, Bernstorffsvej, mellem Hellerup og Gentofte, og Ørnegaardsvej mellem Gentofte og Lyngby. For at denne Ordning skal kunne gennemføres med hyppigere og hurtigere Drift og med flere Stationer, er det efter Regeringens Opfattelse nødvendigt at gaa bort fra Dampdrift og over til elektrisk Drift; i øvrigt er Regeringen, saaledes som Forslaget er sat op, klar over, at man under alle Omstændigheder maa ind paa en betydelig hyppigere Drift i Fremtiden, uanset hvilken Driftsform man vil anvende.

Hvis man gaar ind paa Regeringens Forslag og indfører elektrisk Drift paa de paa-gældende Strækninger, vil det medføre en Merudgift ved Anlægget og ved Anskaffelse af Materiel, saaledes at den elektriske Drift paa Klampenborg- og Holte-Banen i alt vil blive ca. 3½ Mill. Kr. dyrere; derimod nærer man den Opfattelse, at de rene Driftsudgifter vil være lavere ved elektrisk Drift end ved Dampdrift; dog følger man til, at for saa vidt man i Driftsudgifterne medtager Udgiften til Forrentning og Afskrivning af de specielle elektriske Anlæg, vil de samlede Driftsudgifter ved Indførelse af elektrisk Drift paa disse to Banestrækninger blive i alt 96 000 Kr. større end ved Indførelse af Dampdrift hvert tyvende Minut. Hvis dette høje Ting, i det hele taget den høje Rigsdag, gaar med til det af Regeringen stillede Forslag, er det Statsbanernes Mening, at man for Klampenborgtogens Vedkommende, der nu i Lighed med alle de øvrige Tog, som indgaar til København, har Endestation i København, forlænger Strækningen gennem Hovedbanegaarden og ud til Valby saaledes at de store befolkede Kvarterer henholdsvis paa Vesterbro og i Valby, faar let Adgang gennem Valby Station og gennem Enghaven til direkte Forbindelse med Kystbanen. Denne Ændring i Klampenborg-Banens Kørsel vil ikke betyde, at der skal anskaffes mere Materiel, og de yderligere Driftsudgifter ved Forlængelsen af Klampenborg-Banen vil være meget minimale. Baade for den københavnske Befolkning og for Befolkningen ude i det Opland, Banerne kører igennem, vil det