

[Slebsager.]

yderligere Udgifter til Arealerhvervelse og til Anlægs kapitalens Forrentning under Anlægsperioden, saa vi kommer vel nok alt i alt op i Nærheden af de 20 Mill. Kr., inden dette Anlæg kommer i Orden.

I Betænkningen findes der paa Side 43—44 for det første en Opgørelse over Materielanskaffelser til København—Klampenborg—Holte til Gennemførelse af en regelmæssig 20 Minutters Drift. Det viser sig da, at hvis man vælger Dampdrift, skal der anskaffes Materiel for 8 720 000 Kr., men herfra gaar jo forskelligt Materiel, og Værdien af det paa Klampenborg-Banen anvendte tidssvarende Materiale er 1 590 000, Værdien af under Bygning værende tidssvarende Materiel 660 000 og forskelligt andet Materiel 300 000 og tilsvarende Beløb paa Holtelinien, saaledes at der frigøres Materiel for 5 100 000 Kr., saa Restbeløbet skulde blive 3 620 000. Det var ved Dampdrift. Ved Dieselmotordrift skulde Udgiften til Materiel blive 4.980 000 og ved elektrisk Drift 2 260 000 Kr.

Der er opstillet en Beregning over, hvor meget Forrentning og Afskrivning af disse Materielanskaffelser vil beløbe sig til om Aaret. Naar man regner med 6,25 pCt. vil Amortisation og Forrentning ved Dampdrift udgøre 226 000, ved Dieselmotordrift 311 000 og ved elektrisk Drift 141 000 Kr. Endvidere er der ogsaa en Sammenligning mellem de aarlige Driftsudgifter ved de forskellige Driftsformer, den findes ligeledes paa Side 44. Man kommer her til, at den rene Driftsudgift, Stationstjenesten eksklusiv, for Dampdrift vil blive 1 496 000 Kr., ved Dieselmotordrift 1 152 000 og ved elektrisk Drift 1 344 000. Men hertil kommer saa de Beløb, jeg nævnte før, til Forrentning og Amortisation af det rullende Materiel og endvidere Amortisation og Forrentning af de faste Anlæg, altsaa Forrentning og Afskrivning af de 4 110 000 Kr. plus de forøgede faste Anlæg paa ca. 7 Millioner, som skal til, hvis man gaar over til elektrisk Drift, og dertil beløber Forrentning og Amortisation sig til 333 000, saaledes at man kommer til, at de samlede aarlige Udgifter bliver: for Dampdrift 1 722 000 Kr., for Dieselmotordrift 1 463 000 Kr. for elektrisk Drift 1 818 000 Kr. Jeg maa her gøre opmærksom paa, at Driftsudgiften ved de nye Stationer, som foreslaas oprettet, slet ikke fra Udvalgets Side er medregnet, idet Udvalget forudsætter, at denne Udgift vil opvejes ved de Personalebesparelser, som den formindskede Rangering paa Endestationerne og Overgangen til

automatisk Blokbetjening vil tillade. Jeg stiller mig noget tvivlende overfor, at der ikke skulde blive nye Udgifter til Personale paa disse nye Stationer, men det kan vi selvfølgelig faa nærmere Oplysning om.

Se, af disse Tal, jeg her har nævnt, fremgaar det, at Dieselmotordriften er betydelig billigere end saavel Dampdrift som elektrisk Drift. Men paa den anden Side hævdes det fra Udvalgets Side, at der ikke foreligger fyldestgørende Erfaringer over et tilstrækkeligt langt Tidsrum med Hensyn til Dieselmotordriftens Sikkerhed til Jernbanedrift, og den Omstændighed har ført til, at Udvalget ikke har turdet anbefale Dieselmotordrift i Nærtrafikken, og derfor opstiller Alternativet: Dampdrift eller elektrisk Drift. Jeg synes imidlertid, at man affærdiger Dieselmotordriften med en lovlig spinkel Begrundelse, og jeg er tilbøjelig til at mene, at Spørgsmaalet om Dieselmotorers Driftssikkerhed maa underkastes en nøjere Undersøgelse, inden Lovgivningsmagten tager endelig Stilling til hele Spørgsmaalet. Thi vi maa jo ikke se bort fra, at Driftsbesparelserne ved Dieselmotordrift i Forhold til elektrisk Drift andrager omtrent 400 000 Kr. om Aaret og omtrent 300 000 Kr. om Aaret i Forhold til Dampdrift. Jeg tror derfor, det vil være nødvendigt at faa undersøgt dette Forhold nøjere. Jeg ved jo meget vel, at Statsbanerne har gjort Forsøg med Diesellokomotiver, og at de første vist ikke var særlig tilfredsstillende, men vi maa dog have Oplysning om, hvorvidt de sidste, der er leveret, ikke er mere driftssikre end de tidligere, og om man ikke venter forholdsvis hurtigt at komme til den fornødne Driftssikkerhed med Diesellokomotiver.

Med Hensyn til Rejsehastigheden frembyder den elektriske Drift uægtelig Fordele i Forhold baade til Dampdrift og Dieselmotordrift. De Beregninger, der er foretaget fra Udvalgets Side, findes i Betænkningen pag. 43, og deraf fremgaar, at man med Damp- og Dieselmotortog regner med en Rejsetid København—Klampenborg paa 30,5 Minutter, København—Holte 42 Minutter, men med elektriske Tog København—Klampenborg 21,5 Minutter og København—Holte 30 Minutter. Det er altsaa klart, at det giver en betydelig kortere Rejsetid med elektrisk Drift, og denne Driftsform foretrakkes derfor saavel af Udvalget som af Ministeren, selv om Anlægsudgifterne derved bliver betydelig større og der ogsaa bliver noget forøgede Driftsudgifter. Hvad Befordringsevnen angaar, vil den jo blive ens, hvad enten man vælger Damp-, Dieselmotor- eller elektrisk Drift, med det Materiel, der