

[Rager,]

korte Stationsafstande uden væsentlige Forsinkelser, og det betyder Renlighed.

Saa vil man sige, at naar man i Udlandet ofte har kunnet faa elektrisk Drift saa hurtigt, har det været, fordi man har haft billigere Adgang til Elektriciteten, man har f. Eks. haft Vandkraftelektricitet, der har været billig at faa fat i. Rigtigt; men dette er ikke i samme Grad af Indflydelse som tidligere, fordi man efterhaanden med moderne Dampanlæg er naaet til at producere Elektricitet til en Pris, som i mange Tilfælde ligger i hvert Fald ikke væsentlig højere end Prisen for Elektricitet produceret ved Vandkraftanlæg, naar man da skal regne med Anlæggets Forrentning og Afskrivning.

Jeg kan saaledes nævne, at Københavns Kommune rent produktionsmæssigt i Fjor har anvendt 0,93 kg Kul pr. produceret kWh til en Kulpris af 13 Kr. 89 Ø. pr. t; det vil sige, at Elektriciteten praktisk talt koster 1,25—1,3 Ø. pr. kWh. Til saadanne Priser er man altsaa nu i Stand til at producere Elektricitet dampmæssigt; og desuden har vi gennem Kabelet fra Helsingborg til Helsingør Mulighed for fortsat at faa Vandkraftelektricitet under den Form, som man nu faar den, og meget billigt — fordi man nemlig kun faar den Elektricitet, der er tilovers. Der er ingen Pligt for de paagældende Anlæg til at levere os Elektricitet, men naar de ikke har andet at bruge den til, saa leverer de den over, og saa faar vi den billigt.

Dette har ogsaa givet sig Udslag, som ærede Medlemmer vil se af det Bilag i Betænkningen, der omhandler Tilbudet paa Elektricitetslevering til disse Banestrækninger, idet man i Virkeligheden der er nede paa en meget lav og rimelig Pris.

Naar vi skal afveje Spørgsmaalet overfor Dampdrift og overfor Dieseldrift, saa er det maaske nok rigtigt, at det for en stor Del bliver Udvalgets Opgave at se paa disse Ting; men jeg vil dog straks her gøre opmærksom paa, at Spørgsmaalet om Hastigheden er overordentlig afgørende i Øjeblikket, det, der i Øjeblikket virker tungest, det er Hensynet til Hastigheden. Men hvad der virker meget tungere ud i den kommende Tid, det er den Omstændighed, at naar vi har det elektriske Anlæg, og naar vi er naaet til de 50 pCt.s Trafikforøgelse, vil det være os muligt med meget mindre Udgifter at tage 100 og 150 pCt.s Trafikforøgelse, for saa har vi det elektriske Anlæg, som ikke behøver væsentligt at forøges. Overledningen o. s. v., disse faste

Udgifter, til hvilke der er beregnet i Forrentning og Afskrivning 333 000 Kr. om Aaret, vil ikke væsentlig ændres, fordi vi kører det dobbelte Antal Trafikkilometer. Dette maa vi altsaa vel erindre, naar vi skal afveje Spørgsmaalet om Dampdrift kontra elektrisk Drift.

Men saa er der det andet Hensyn, Hensynet til Hastigheden. Ved den elektriske Drift, hvor der vil blive accelereret med 0,7 m i Sekundet pr. Sekund, er det muligt at faa en virkelig hurtig Drift og at komme op paa en Gennemsnitshastighed af ca. 37 km pr. Time, hvilket vil sige, at man kommer til Klampenborg ca. 33¹/₃ pCt. hurtigere i Tid, end hvis det er Damp- eller Dieseldrift, og tilsvarende til Holte.

Der er ganske vist i den Betænkning, der er forelagt os, ogsaa givet nogle Tal for det Tilfælde, at man ikke indlægger de Stationer, som er foreslaaet indlagt i Elektrificeringsforslaget, men jeg maa meget indstændigt advare imod, at man stryger Stationer.

Det ærede Medlem Hr. Drachmann var inde paa den ganske mærkværdige Idé, mente egentlig, at det var Statsbanernes, jeg ved ikke, om det var Taabelighed, for det ærede Medlem synes i nogen Grad at beskyldte Statsbanerne, og hvad dertil hører, for Taabelighed eller i hvert Fald for Mangel paa Evne til altid at se det, som i hvert Fald det ærede Medlem mener er det rette. Jeg ved ikke, om det skulde være dette, der var udtrykt, men det forekommer mig, at det, Statsbanerne vilde erobre, er Publikum, og jeg synes, vi skal sige til dem, at det skal de. Der raabes tid og ofte paa, at der skal drives en forretningsmæssig Drift, og jeg tror, man har truffet det rette med Hensyn til at opnaa den forretningsmæssige Drift netop ved at anlægge de mange Stationer. Og disse Stationer kan anlægges uden væsentlig Gene, i det Øjeblik man gaar over til elektrisk Drift.

Der har i et Blad her i Byen forleden Dag været anført, at det vistnok var tvivlsomt, om man kunde komme op paa denne Hastighed, idet man paa en bestemt Strækning paa Berlins Bybaner ikke naaede saa højt, men kun naaede en mindre Hastighed; der anførtes Tallene derfor, og de var selvfølgelig forkerte.

Der blev anført, at man regnede med lidt over 30 km Hastighed paa en Bane, hvor Stationsafstanden var 1,7 km. Dette er forkert; man har regnet den paagældende Strækning galt ud. Jeg har faaet Tallene for de virkelige Forhold, og Forholdet er det,