

[Rager.]

at den gennemsnitlige Stationsafstand kun er 1,1 km, men Hastigheden er til Trods for dette 31,5 km i Timen.

Her skal vi lægge Mærke til, at paa de Baner, der her er Tale om at elektrificere, har vi en gennemsnitlig Stationsafstand af 1,5 km, og dette betyder overordentlig meget for at kunne udnytte Accelerationen saa stærkt som muligt; det kan vi i stigende Grad, jo større Afstanden er mellem Stationerne, saa det har overordentlig meget at sige paa en elektrisk Bane, hvor stor denne Afstand er.

Altsaa, naar man dernede kører med 31,5 km — det drejer sig om Strækningen fra Schlesischer Bahnhof til Charlottenburg, og praktisk talt er der paa denne ikke en eneste lige Strækning, hvilket naturligvis ogsaa i nogen Grad hemmer Farten —, naar man der kan køre med 31,5 km i Timen, saa behøver vi ikke at være bange for de 37 km, som denne kendte Trafikjournalist vistnok betegner som „formidabelt“ eller noget lignende. Det viser sig i øvrigt, at paa de Baner, der omkrædser Berlin og gaar gennem Berlin, Ringbanen, ligger Gennemsnitshastigheden paa 32, 34 og 36,5 km i Timen paa de forskellige Strækninger, og der er der Stationsafstande paa fra 1,25 km i Gennemsnit paa den ene Strækning til 1,67 paa den anden, og paa Vorortbahn, hvor man har en Stationsafstand paa 2,5 km, er man naaet op paa en Gennemsnitshastighed af 40 km i Timen.

Jeg har villet drage disse Tal saa omhyggeligt frem, fordi denne Artikel er fremkommet, som altsaa hviler paa et forkert Grundlag og drager gale Konklusioner paa dette Punkt.

Der er en anden Ting, jeg ogsaa gerne vil henlede Opmærksomheden paa, naar der er Tale om elektrisk Drift kontra Damp eller Diesel. Det kan ikke altid være ligegyldigt, hvor mange Penge der gaar ud af Landet, og hvor mange vi kan bruge her i Landet, og selv om det kun drejer sig om mindre Udgifter i Sammenligning med hele Anlægget, vil jeg drage dette Spørgsmaal frem her. Jeg holder mig til de Tal, som Kommissionen stadig har opereret med, nemlig Tallene for København—Klampenborg og København—Holte; Tallene vil altsaa i Virkeligheden blive større end dem, jeg nu kan give paa Grundlag af disse to Linier.

Hvis vi skal have Dampdrift, vil vi komme til at importere Kul for 301 600 Kr. aarlig dertil med de Priser, som der her er regnet med; til den tilsvarende Elektricitetsproduktion vil der kun medgaa 160 000

Kr. aarlig i Kuludgifter. Det vil altsaa sige, at vi sparer at importere for 140 000 Kr. Man vil forstaa, at dette selvfølgelig beror paa, at Nyttevirkningen ved en Kraftproduktion er større, naar man fyrer Kullene ind i en stor Centralkedel i et Anlæg, hvorfra Elektriciteten sendes ud, end naar man skal lade dem ryge ud gennem Skorstenene paa Statsbanernes mange Lokomotiver og paa Nørreport Station. Hvad Dieseldrift angaar, viser det sig, at Importen af Brændselsolie vil andrage ca. 200 000 Kr. om Aaret mod de 140 000 Kr., hvis man importerer Kul til Elektricitetsproduktion; her er Forskellen altsaa 60 000 Kr. Men her gør jeg udtrykkelig opmærksom paa, at efter det foreliggende Forslag til Elektricitetslevering er der en Mulighed for at faa en væsentlig Del af Elektriciteten i Form af forholdsvis billig Vandkraftelektricitet fra Sverige.

Jeg vil, da jeg nu nævner dette Forslag og Bilag, henlede Opmærksomheden paa, at disse Priser og dette Tilbud naturligvis neppe bliver det endelige, og man kommer maaske ogsaa til et Tidspunkt, hvor man kunde ønske at fortabe sig i nogle Betragtninger over og udarbejde større Beregninger over, om det nu kan betale sig bedre for Statsbanerne at lave Elektriciteten selv end at købe den hos bestaaende Elektricitetsværker. Jeg vil i meget høj Grad henstille, at man ikke forfalder til at bruge for mange Udgifter og for mange statsansattes Tid til dette ganske overflødige Arbejde, idet jeg henviser til, at Statsbanerne maa kunne tage Lære af den Centralisationsbetænkning, som for nylig blev afgivet, og som indeholder alle mulige og tilstrækkeligt dybtgaaende Oplysninger, der viser, at Elektricitetsproduktion paa centrale Kraftstationer er at foretrække. Saa maa man naturligvis paa Grundlag deraf kunne forhandle sig til den rigtige Pris med de paagældende.

I denne Forbindelse vil jeg gerne sige, at jeg kunde ønske Kredsen af de Elektricitetsværker, som har faaet Udsigt til mulig at kunne faa en Elektricitetsleverance her, udvidet med et, nemlig Frederiksberg Elektricitetsværk. Frederiksberg Elektricitetsværk ligger umiddelbart ved Banen, den ene Omformerstation, i Vanløse, kunde i og for sig flyttes hen og ligge paa Elektricitetsværket. Om det er i Stand til at levere, ved jeg ikke, men det har jo Leveringskontrakter med København og med Gentofte, og jeg finder ikke, man bør gaa Frederiksberg forbi. At Udvalget ikke har indhentet Tilbud fra Frederiksberg i Øjeblikket, er en ganske anden Side af Sagen; der skal i mine Ord