

[Korsgaard.]

ved det, der tabes. Saaledes har jeg i alt Fald ladet mig det fortælle . . . . . Det ærede Medlem Hr. Rager ryster paa Hovedet, det er muligt, han har Ret — det skal jeg lade staa hen —, men hvis det er Tilfældet, bliver der saa meget mere Grund til at stille det Spørgsmaal op, hvor megen skadelig Konkurrence man uden videre fra Statsbanernes Side kan paaføre disse Sporveje.

Jeg føler mig i alt Fald ganske overbevist om, at skal der naas Forrentning, maa en Del af den Trafik, som er nødvendig for at give denne Forrentning, naas ved at tage Passagerer fra Sporvejene. Og saa vil man samfundsøkonomisk forlange, at man gennem dette Anlæg ikke alene opnaar Forrentning for det, man her laver, men yderligere Forrentning for den Skade, man forvolder Kommunernes Sporvejsdrift, hvis det, som sagt, set ud fra økonomiske Synspunkter alene, skal være rigtigt at gøre det. Jeg har altsaa paa dette Punkt mine Tvivl, men jeg maa indrømme, at Følelsesgrunde, som jeg allerede har nævnt, i udpræget Grad taler til Gunst for at gaa over til elektrisk Drift.

Jeg synes ogsaa, man maa have Opmærksomheden henvendt paa, at der er andre Minus ved at gaa over til elektrisk Drift, som man i for ringe Grad efter min Mening er tilbøjelig til at fremhæve. Hvis man ser paa det Budget, der er opstillet i Kommissionens Betænkning, vil man se, at Personaleudgiften, hvis man udvider Dampdriften til, at Toghypigheden bliver den samme, som man regner med ved elektrisk Drift, vil være 586 000 Kr., medens den ved elektrisk Drift kun er 309 000 Kr. Det vil med andre Ord sige, at Arbejdslønninger til et Beløb af henimod 300 000 Kr. fjernes efter dette Forslag, uden at den samlede Økonomi forbedres.

Jeg ved vel, at saaledes som Teknikken overhovedet har udviklet sig, betyder dette, at man indfører en bedre Økonomi, næsten altid, at man naar denne bedre Økonomi ved at bruge mindre Arbejdskraft. At man i den private Økonomi er tilbøjelig til det, kan man vel ikke sige saa svært meget til; men naar det offentlige ogsaa gør det, synes jeg, at der kan være mere Grund til dog at henpege paa dette Forhold. Og det, der sker her, er altsaa dette, at trods en Økonomi paa 300 000 Kr. med Hensyn til Lønningsbesparelser bliver den samlede Udgift ved Dampdrift og elektrisk Drift nogenlunde ens.

I Udvalget vil der vel ogsaa blive Lejlighed til nærmere at udrede, hvad det betyder, at Brændselsudgiften, naar man bruger Kul, er ca. 400 000 Kr., hvorimod den elektriske

Energi koster 500 000 Kr. Der vil i Udvalget forhaabentlig ogsaa blive Lejlighed til at faa udredet, om det betyder en Flytning af Arbejde fra Danmark til andre Lande eller omvendt. Jeg maa altsaa sige, at ogsaa dette Moment for saa vidt ikke taler til Gunst for Elektrificeringen.

Paa den anden Side er jeg fuldkommen overbevist om, at skal der overhovedet blive nogen som helst Chance for Forrentning af de mange Penge, her er Tale om, kan dette kun naas gennem Elektrificering. Og her tror jeg — de ærede Ordførere har vist alle udtalt sig derom —, at Hastigheden er det alt afgørende. Skal man i de daglige Rejser, hvorom der dog her for en meget væsentlig Del er Tale, bruge lige saa lang Tid til at køre med Toget som paa anden Maade, har den paagældende Toggang ingen stor Sandsynlighed for at faa de Passagerer, som er nødvendige for, at det hele nogenlunde kan rentere sig.

Et beklageligt Minus synes det mig at være — det er vel nok en Ting, der ikke har kunnet være anderledes —, at Elektrificeringen praktisk talt ingen som helst Indflydelse faar paa Trafikken indenfor Københavns Grænser. Det er ikke her som i mange andre store Byer, at Banerne ved deres Beliggenhed i høj Grad kan aflaste den noget længere indenbys Trafik. Det er beklageligt, men derved er der formentlig ikke noget at gøre.

Alt i alt synes det mig altsaa, at man af følelsesmæssige Grunde afgjort maa gaa ind paa Forslaget, hvorimod Spørgsmaalet, hvad den økonomiske Forrentning angaar, stiller sig noget anderledes; dog er Sikkerheden for, at det bliver en daarlig Forrentning, ikke for mig saa stor, at jeg mener, at disse Grunde kan veje saa stærkt, at man ikke i alt væsentligt kan gaa ind paa Forslaget. Men det økonomiske mener jeg man bør holde sig for Øje, ikke alene i det foreliggende Tilfælde, men hvor det i al Almindelighed gælder Statsvirksomheder, ikke mindst Statsbanerne.

Jeg er tilbøjelig til at mene, at man overfor specielt Statsbanerne er inde paa en uheldig Posteringsmetode i den Retning, at man er for tilbøjelig til at tage visse Udgifter paa det, man kalder Anlægene. Det er ikke saa forfærdelig længe siden — det var under Finanslovens første Behandling —, at det af Finansministeren blev meddelt, hvad der for øvrigt fremgaar af Finanslovsforslaget, at Statsbanernes Anlægsudgifter var nedskrevet med 40 Mill. Kr.

Jeg tror, at efter hele den Form, Regnskabet har, er Regnskabet uærligt. Man an-