

[Ministeren for offentlige Arbejder.] bliver aabnet for Drift i den kommende Sommer, inddrages under Elektrificeringen, særlig under Hensyn til, at disse Tog maa kunne føres videre udover Hellerup til Klampenborg og muligt til Holte, og at man derved opnaar paa Klampenborg- og Holte-Banen at faa al Nærtrafikken besørget af elektriske og lige hurtigt kørende Tog. Man opnaar derved tillige at kunne føre denne Jernbanelinie fra Frederiksberg over Vanløse til Nørrebro og videre til Hellerup. Og med Stationer i Frederiksberg, ved Falkoneralleen, i Vanløse, ved Godthaabsvej, ved Nørrebrogade og ved Lyngbyvej aabnes Adgang for disse folketalrige Kvarterer til at faa Jernbaneforbindelse dels Nord paa, dels i Forbindelse med Frederikssund-Banen i Vanløse.

Anlægsudgiften, inklusive Anskaffelsen af nyt Materiel, vil ved Indførelse af elektrisk Drift paa Klampenborg—Holte-Banen kun blive ca. 3 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. dyrere end de tilsvarende Udgifter ved Indførelse af en 20 Minutters Dampdrift. De rene Driftsudgifter vil være lavere ved elektrisk Drift end ved Dampdrift. Medtages Udgifter til Forrentning og Afskrivning af de specielle elektriske Anlæg, vil elektrisk Drift paa disse Strækninger medføre ca. 96 000 Kr. højere årlig Udgift. Udvalget har ogsaa foretaget en Sammenligning med Udgiften ved Anvendelse af Dieselmotordrift, og denne ligger antagelig et Par Hundrede Tusind Kr. lavere end ved Dampdrift, men selv om man muligvis, naar Dieselmotorens Driftssikkerhed maatte være fastslaaet, andre Steder i Landet vilde gaa over fra Dampdrift til Dieselmotordrift, saa vilde denne Drift være uanvendelig til Formaalet i Nærtrafikken, fordi hverken Dampdrift eller Motordrift — i saa Henseende staar de lige — kan præstere den hurtige Acceleration, den Igangsætningshastighed og dermed Kørselshastighed som elektrisk Drift.

Hvor det elektriske Tog ved Standsning paa alle Stationer bruger 21,5 Minutter fra København til Klampenborg, vilde Damp- eller Dieselmotortoget bruge 30,5, og hvor det elektriske Tog til Holte bruger 30 Minutter, vilde de andre Tog bruge 42 Minutter. Da det er Hastighe-

den, der er det afgørende for Færdselsproblemet Løsning, maa dette ogsaa blive det afgørende i Valget af Driftsformen.

I Forhold til Damp- og Dieselmotordrift byder elektrisk Drift ogsaa den Fordel, at der ikke behøves Maskinomløb paa Endestationerne, idet et elektrisk Tog kører lige godt i begge Retninger. Denne Omstændighed i Forbindelse med et elektrisk Togs Mulighed for at overvinde meget store Stigninger betinger, at man kan lægge Togene fra Frederiksberg til Hellerup med Rebroussement i Vanløse og med stærk Stigning fra Grøndalsaaen op mod Vanløse. Uden elektrisk Drift maa Vanløse falde ud af Driften Frederiksberg—Hellerup.

Heller ikke maa man se bort fra den Sikkerhed, elektrisk Drift ved hurtigt paa hinanden følgende Tog frembyder fremfor anden Drift, idet man er i Stand til praktisk talt at lukke Strømmen af bag ethvert elektrisk Tog, saa Faremomentet fra efterfølgende Tog udelukkes.

Endelig er elektrisk Drift renlig og lugtfri, ligesom ogsaa Togopvarmningen sker elektrisk, hvad der i Frostperioder sparer mange Kvaler ved frosne Dampledninger.

Udvalget har beregnet, at der vil kræves en Stigning af den nuværende Trafik med 50 pCt. for at faa forrentet de Anlæg, som en intensiv regelmæssig Toggang tre Gange stærkere end den nuværende, uanset Driftsformen, kræver. Naar Fordelene ved intensiv Toggang forøges med Hastigheden ved den elektriske Drift og den større Aktionsradius blandt Befolkningen, som baade Hastigheden og de flere Mellemstationer giver Banerne, anser Udvalget det for sandsynligt, at en saadan Trafikstigning hurtigt kan opnaas. Jeg tror, at man uden at kunne kaldes Optimist tør regne med dette som nogenlunde givet. Hertil kommer, at forbedret Trafik erfaringsmæssigt altid avler ny Trafik, hvad der ikke mindst i en Storby gælder Udflygtbaner som Klampenborg- og Holte-Banen.

Med det Materiel, der paaregnes anskaffet i første Omgang, vil Befordrings- evnen paa de elektriske Strækninger være 100 pCt. større end den nuværende største Trafik paa Hverdage og 70 pCt. større paa Søndage end den nuværende. Ved senere Forøgelse af det rullende Materiel, ved Ud-