

[Ch. Petersen.]

tilstrækkelig til at forrente endnu, om end Trafikken paa den Strækning i de sidste tre Aar er steget med ca. 10 pCt. Den højtærede Minister for offentlige Arbejder har imidlertid ment, at Klampenborg—Holte-Togene burde føres helt ud til Valby, og har altsaa foreslaaet, at Strækningen København—Valby ogsaa elektrificeres. Ministeren har sikkert ganske Ret i den Betragtning, at alt taler for at give de meget tætbefolkede Kvarterer Vesterbro og Valby en bekvem og hurtig Forbindelse baade med den indre By og Østerbro og tillige med Omegnen mod Nord. Naar det saa kan ske — hvad Ministeren jo har oplyst, at det kan — uden nævneværdig Forøgelse af Driftsudgifterne, ja, saa forekommer det mig, at alting taler for, at der er større Udsigt til Forrentning af det hele Anlæg netop ved dette Supplement til Kommissionens Forslag, som Ministeren har foreslaaet. Jeg tror i det hele, at Strækningen Valby—Hellerup vil blive i høj Grad benyttet som Bybane, da den muliggør en langt hurtigere Befordring fra den ene Bydel til den anden, end det kan ske med Sporvogn, og nu om Dage, hvor særdeles mange Mennesker har en lang Vej mellem deres Bosted og deres Arbejdssted, spiller en hurtig Befordring jo en aldeles afgørende Rolle.

Det maa utvivlsomt anses ikke alene for betimeligt, men for nødvendigt, at Statsbanerne moderniserer deres Nærtrafik ikke blot ved Indsætning af nyt Materiel og ved hurtigere Togfremførelse, men tillige ved en 20 Minutters Kørsel i en fast Køreplan. For at den hurtige Togførelse skal kunne ventes benyttet mest muligt af Publikum, er det nødvendigt — og tillige Hensigten, saaledes har jeg da forstaaet det — at gøre Køreplanen saa simpel og letfattelig som muligt derigennem, at Togintervallerne for den enkelte Strækning gøres lige store, og at Togtiderne i Minutter gentager sig Time for Time. Derved bliver det rejsende Publikum snart fortroligt med, til hvilke Tider paa Dagen Togene afgaar.

Der er i Forslaget regnet med 6 nye Stationer, nemlig en Nedgang til Nærtrafikken ved Tietgensbroen og Stationer ved Axelortov, Nordre Frihavnsgade, Svanemøllen, Bernstorffsvej og Jægersborg. At disse Stationer vil blive til Fordel ikke alene for Statsbanerne, men tillige for Befolkningen, som har Bopæl i disse Kvarterer, kan der neppe være Tvivl om. Jeg finder, at Stationen ved Axelortov og ligeledes Nedgangen, der skal tilvejebringes ved Nærtrafiksporene paa Hovedbanegaarden, vil faa en ganske

udmærket Beliggenhed for de nye store Kvarterer, der ligger omkring Glyptoteket, og det samme gælder med Hensyn til Stationen ved Axelortov for Kvarteret omkring Gl. Kongevej og noget af den indre By.

Baade Elektrificeringsudvalget og det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af Lovforslaget har foretaget Sammenligninger mellem Dampdrift, Dieselmotor-drift og elektrisk Drift paa Klampenborg og Holte-Banerne. Der har været foretaget Prøvekørsler, og der er beregnet Driftsudgifter for alle tre Togarter. Om alt dette er der nu givet nærmere Oplysninger i Betænkningen, og jeg skal ikke her komme nærmere ind paa disse Enkeltheder. Det har vist sig, at den elektriske Drift vel er den dyreste med Hensyn til Anskaffelse og Anlæg og for saa vidt ogsaa, hvad angaar de beregnede Driftsudgifter, naar der i disse medregnes de nødvendige Udgifter til Forrentning og Afskrivning; Dieseldriften er den billigste, derefter kommer Dampdriften, og den dyreste er altsaa den elektriske Drift, dog kun ca. 100 000 Kr. dyrere i aarlig Driftsudgift. Men Befordringstiden bliver for lang baade ved Dieseldrift og ved Dampdrift. Den udgør det samme for disse to Driftarter, men den er ca.  $\frac{1}{3}$  mindre ved elektrisk Drift. Det er utvivlsomt rigtigt, at Befordringstiden er af saa afgørende Betydning i Nærtrafikken, at man bør vælge den elektriske Drift, og det har der jo glædeligvis ogsaa været fuld Enighed om baade i Elektrificeringsudvalget og senest ved Forslagets Behandling i Folketinget, og den Opfattelse kan ogsaa jeg slutte mig til.

Hvad Frederiksbergs og Nørrebros Jernbanetrafik angaar, finder jeg, at Spørgsmaalet løses paa en udmærket Maade ved Forslaget om Elektrificering af den ydre Godsforbindelsesbane fra Frederiksberg over Vanløse til Hellerup og eventuelt videre Nord paa til Holte og Klampenborg. Det skal nok vise sig, at der paa denne Linie vil være stor Mulighed for at opnaa Trafik. Netop de Bydele, som denne Banelinie gennemløber, er jo allerede nu tætbefolkede, og der er Udsigt til stadig fortsat Bebyggelse i disse Kvarterer. Det vil derfor efter min Mening ikke være rigtigt at vente med Elektrificering af denne Bane, saaledes som det er foreslaaet fra Venstres Side. Dampdrift eller Motor-drift paa denne Strækning medfører betydelige Vanskeligheder derved, at Passagererne i saa Fald ogsaa paa de travle Dage skal skifte Tog i Hellerup. Det bliver jo Følgen, dersom denne Strækning skal befares af Damptog, der ikke kan føres videre Nord paa uden at blive til Gene for den elektriske