

[Ministeren for offentlige Arbejder.]
 anvendelig Driftsform for Nærtrafikken maa det afhænge af Udviklingen og af Rigsdagens Anerkendelse af denne Udvikling gennem Rigsdagens Bevillinger paa Finansloven, om og i hvilken Udstrækning man vil gaa til videre Elektrificering af Københavns Nærtrafik end den i Øjeblikket paatænkte. Der synes mig intet som helst mærkeligt i en saadan Lovgivning paa længere Sigt og heller ikke nogen Fare for, at en saadan Lov kan blive misbrugt. Jeg kan henvise til Jernbanelovene af 1918, som bemyndigede Trafikministeren til Anlæg af et 3die og 4de Spor mellem Vigerslev og Roskilde, Anlæg af Dobbeltspor mellem Aarhus og Randers, mellem Randers og Aalborg og mellem Lunderskov og Esbjerg, Anlæg, som enten slet ikke er gennemført endnu eller kun delvis gennemført, fordi Udviklingen eller Statens Økonomi endnu ikke har krævet eller muliggjort dem. Jeg forstaaer ogsaa, at naar jeg nu selv har trukket denne Grænse, vil det ærede Medlem ikke være saa bange for Paragraffen og den store Udvidelse, som det ærede Medlem har ment den rummede.

Det ærede Medlem siger, at der ikke af Statsbanerne eller af Ministeren eller af Udvalget er givet noget Løfte om Forrentning af disse Anlæg, ikke nogen Sikkerhed derfor. Det skal jeg indrømme. Der er opstillet en Sandsynlighedsberegning, og jeg har her givet de Grunde, hvorpaa denne Beregning hviler, idet jeg har nævnt dette, at man nu kommer ind paa tre Gange saa mange Tog som hidtil, en meget større Hastighed, som alene skulde kunne trække en Del Trafik til, og en hel Del flere Stationer, hvorved man vil faa større Aktionsradius, ogsaa i Forbindelse med den forøgede Hastighed. Jeg har tillige peget paa den nytilkomne Strækning Valby—København. Jeg venter mig — det indrømmer jeg — ganske overordentlig megen ny Trafik, og jeg synes, at der er opstillet en Sandsynlighedsberegning for Forventningen om 50 pCt.s Forøgelse, som man ikke kan modsige. Det ærede Medlem sagde: Ja, men det er ikke som med Lille Bælts Broen, for med Hensyn til den kunde man positivt regne ud, at en 10 pCt.s Forrentning var sikret. Ja, det kunde man, men jeg tror ikke, at Statsbanerne i dette Øjeblik

staar inde for det Beregningsgrundlag, der da blev lagt. Jeg tror rigtignok, at Statsbanerne, efter at man har gennemført Forslaget om Anlæg af en Automobilfærdselsbro sammen med Jernbanebroen, ikke vil erkende Berettigelsen til at anvende de Forrentningsprincipper, som man opstillede, da man regnede med en Bro, der alene skulde være Jernbanebro.

Det ærede Medlem gjorde en Bemærkning om, at Elektrificeringen udelukkende var en Foranstaltning af lokal Natur. Det kan man nok sige, men der er alligevel det særlige derved, at ikke mindre end $\frac{1}{3}$ af Danmarks Befolkning er interesseret i denne Nærtrafik, dels gennem Storkøbenhavn, dels gennem Nordsjælland, dels gennem de Baner, Nærtrafikken skal berøre.

Det ærede Medlem sagde endvidere, at Udvalget havde benyttet en anden Afskrivningsberegning end Statsbanernes sædvanlige. Det er rigtigt, det har man gjort. Statsbanerne har en helt anden Maade at afskrive paa. Statsbanerne afskriver hvert Aar i Forhold til det Beløb, som vedkommende Anlæg ved de tidligere Afskrivninger er nedbragt til, forrenter ogsaa i samme Forhold. Men jeg maa alligevel hævde, at den af Udvalget foretagne Rentabilitetsberegning er den gængse, naar man opstiller Rentabilitetsberegninger for et eller andet Anlæg. De Procenter, som Udvalget har regnet med, angiver de Procenter af den fulde Aktiekapital, som vilde være tilstrækkelige til indenfor en meget lavt ansat Levetid at forrente den oprindelige Anlægsudgift med 5 pCt. og fuldt ud at afskrive den, og denne Fremgangsmaade maa, som sagt, formentlig være rigtig; det er den, man ellers anvender, naar man i Almindelighed vil bedømme, hvorvidt en Kapitalanbringelse kan forrentes. Det er i øvrigt ganske den samme, der anvendes ved Laan i faste Ejendomme. Der regnes med en fast Rente og en deri indeholdt Amortisation, og naar Amortisation og Rente i et kort Aaremaal kan bringe Kapitalen væk, maa det siges at være en forsvarlig Fremgangsmaade. De 5,5 pCt., som er nævnt Side 46, er for de faste Anlæg. De svarer til en Levealder af 49—50 Aar, og som bekendt regner Statsbanerne ved deres Amortisationsberegning med en Levealder for faste Anlæg af fra 50 Aar op til 100 Aar. Her er altsaa regnet med en forholdsvis lav