

[Stensballe.]

Udvalgsmedlemmer har været et let Arbejde i Udvalget, thi vi har i det væsentlige kunnet indskrænke os til at beskæftige os med de principielle Spørgsmaals Afgørelse. Hele det overordentlig store og dybtgaaende Arbejde med den saglige Bearbejdelse og Tilrettelæggelse af Materialet er udelukkende udført af de tre Herrer, som jeg nævnte.

Ved Loven om Københavns Elektrificering i Fjor blev der nedsat et saadant Udvalg. Det er Resultatet deraf, der nu foreligger. Den Forandring i Privatbanernes Driftsformer, man har foretaget i de sidste ti Aar for at kunne gøre Modtræk mod Konkurrencen fra andre Befordringsmidlers Side, gaar væsentlig ud paa at forøge Toghastigheden ved at skille Persontrafikken og Godstrafikken i det Omfang, det lader sig gøre ved de forskellige Baner. Først begyndte man at fremføre et større Antal rene smaa Persontog, fremført af mindre, men hurtigkørende Maskiner, medens man lod Godsbefordringen gaa med rene Godstog. Senere er man gaaet over til Motortog i Stedet for de smaa Lokomotivtog. Derved er man ogsaa naaet til en delvis Fornyelse og Modernisering af Personvognene. Og samtidig lader man Godset og Personerne befordre med Motorkøretøjer mellem Oplandet og Stationerne. Man har herved naaet ikke blot bedre at tilfredsstille det rejsende og i øvrigt trafikerende Publikum, men man er tillige naaet til en billigere Drift.

Jeg skal tydeliggøre dette ved en Beregning, der er opstillet paa Grundlag af Erfaringerne her i Landet fra den allersidste Tid, en Beregning, der i øvrigt meget hurtigt vil blive offentliggjort i Bladet „Ingeniøren“ af Forfatteren, Kontorchef Wedell-Wedellsborg fra Sydfynske Jernbaner. Disse Beregninger viser under de Forudsætninger, hvorunder de er udført, at de gennemsnitlige Udgifter pr. Kilometer, inklusive Forrentning og Amortisation, udgør for et let Lokomotiv ca. 72 Ø. pr. Kilometer, for et svært Benzinmotortog, en stor fireakslet Vogn med 150 HK, ca. 51 Ø., for et Dieselmotortog af tilsvarende Størrelse ca. 44 Ø. og for et let Benzinmotortog, toakslet med 100 HK til Fremførelse, ca. 28 Ø. Det vil sige, at Aarsbesparelsen ved den store Benzinvogn i Stedet for et lettere Lokomotiv til Fremførelse vil udgøre ca. 21 000 Kr., ved en Dieselvogn bliver Besparelsen ca. 28 000 Kr. og ved en saakaldt Triangelvogn ca. 35 000 Kr. Den sidste er en ganske lille Vogn, kun toakslet og med Plads til 40 Passagerer. Det er ikke givet, at den kan bruges under alle Forhold, den har tværti-

mod mange Steder maattet afløses af større Vogne. Men idet Banerne i Almindelighed har afskrevet deres Lokomotiver, kommer man Virkeligheden nærmere ved at regne med følgende Tal: ved de store Benzinvogne spares der 15 000 Kr., ved Dieselmotortog 22 000 Kr. og ved Triangelvogne ca. 30 500 Kr., medens der for Diesellokomotiverne fremkommer en tilsvarende Besparelse. Men selv disse Tal viser tydeligt Fordelen ved at gaa over fra Lokomotivdriften til Motordriften. Det viser sig ogsaa, at det allerede er gennemført i stor Udstrækning, idet Privatbanerne her i Landet i alt har godt og vel 100 Motorvogne og Motorlokomotiver, i alt 104, der kører 6 Millioner Togkilometer aarlig, medens der af Lokomotiver køres 6,96 Millioner Togkilometer om Aaret. Hvis man kunde naa til at ombytte ogsaa denne sidste, større Halvdel med Motorvogne — disse kører nu de ca. 47 pCt. af det samlede Antal Togkilometer —, vilde man derigennem kunne opnaa en ganske overordentlig stor Besparelse for Privatbanerne. Det er derfor, der er sat ind netop her paa at modernisere gennem Indførelsen af Motordrivkraft. Det er her, Fordelen ligger, det er her, Besparelserne fremkommer, og det er ad den Vej, man har Chance for at forøge Indtægten, navnlig for Persontrafikkens Vedkommende. Det viser sig da ogsaa, naar man gennemgaar de forskellige Ønsker fra Banernes Side, at det er her, det langt overvejende Antal ønsker at sætte noget ind. Man vil derigennem kunne opnaa store Besparelser for Banerne og kunne paa den Maade fri Kommunerne for de Byrder, de nu har, naar de for at opretholde Banedriften maa deltage i de Underskud, der fremkommer. I alt Fald vil man derigennem kunne opnaa at formindske det Underskud, som Kommunerne til Dato har betalt.

Jeg vil her gerne gøre den Bemærkning, at hvad Driftsunderskuddet angaar, er det Hovedaktionærerne, Kommunerne, der betaler det, idet Staten, som rimeligt er, har taget den Stilling, at den har været med til Starten, men i Banens Drift deltager den ikke. Dette Standpunkt er hævdet af de skiftende Regeringer og fra alle Partiers Side.

De Besparelser, som man kan opnaa ved Anskaffelsen af Motormateriel, har ogsaa givet sig Udtryk i de Opgørelser, der er foretaget med Hensyn til, hvad man kan naa ved en Modernisering af Privatbanerne. Man kom i Udvalget til det Resultat, at der ved Anskaffelse af nyt rullende Materiel til Privatbanerne til et Beløb af alt i alt ca.