

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

Jeg har nu faaet udarbejdet en skøns­mæssig Opgørelse af Indtægter og Udgifter vedrørende S-Banen, den elektrificerede Nærtrafik. Jeg vil gerne meget stærkt under­strege Opgørelsens *skøns­mæssige* Ka­rakter. S-Banen er jo et Led i det sam­lede Banenet, og saavel for Indtægternes som for Udgifternes Vedkommende gælder, at allerede de anvendte Takstsystemer og Statsbanernes Regnskabsordning umuliggør regnskabsmæssig korrekte Opgørelser for enkelte Strækninger eller — som her — Dele af Strækninger, der har Fællesskab med andre Strækninger om Brug af Sta­tioner og andre Fællesanlæg. Man har imidlertid søgt at finde saa nøjagtige Ud­tryk som muligt for saavel Indtægterne som Udgifterne og har brugt samme Prin­cipper for de to Aar 1938—39 og 1945—46, saaledes at en eventuel. Fejlvurdering paa enkelte Omraader i hvert Fald skulde give nogenlunde de samme Udslag i de to Aar.

Opgørelsen udviser for Driftsaaret 1938—39 en samlet Driftsindtægt paa 7 450 000 Kr. og en samlet Driftsudgift paa 6 500 000 Kr., altsaa et Driftsoverskud paa 950 000 Kr., naar der ses bort fra Afskrivning og Forrentning, hvad jeg straks skal vende tilbage til. For Driftsaaret 1945—46 er Driftsindtægten opgjort til 15 560 000 Kr., Driftsudgiften til 11 210 000 Kr. og Driftsoverskuddet til 4 350 000 Kr. — ogsaa bort­set fra Forrentning og Afskrivning. Der har altsaa fra sidste Aar før Krigen til det seneste Driftsaar nu været en Stigning i Driftsoverskuddet paa ca. 3,4 Mill. Kr.

Ved Bedømmelsen heraf maa det for det første haves i Erindring, at man i 1940 gennemførte en Takstforhøjelse paa ca. 25 pCt., der for S-Banens Vedkom­mende paa Baggrund af Resultaterne fra 1938—39 under Forudsætning af uforan­dret Trafik vilde have andraget ca. 1½ Mill. Kr., samt at man i 1941 udvidede Elektrificeringen til at omfatte ogsaa Stræk­ningen Valby—Vanløse. Den væsentligste Del af Fremgangen skyldes imidlertid Mer­trafik paa de bestaaende Anlæg, som er taget uden tilsvarende Vækst i det Bered­skab, der tjener til at afvikle Befordringen.

Til Belysning af dette sidste skal jeg anføre, at Antallet af Personkilometer i 1938—39 var ca. 205 Millioner, i 1945—46 derimod ca. 365 Millioner, altsaa en Stig­ning paa ca. 80 pCt. Derimod faldt An­talet af Vognakselkilometer fra ca. 33 Millioner i 1938—39 til ca. 29 Millioner i 1945—46, det vil sige ca. 12 pCt. Som

Udtryk for Materiellets Udnyttelse tje­ner, at Antallet af Personkilometer pr. Vognakselkilometer, der i 1938—39 var 6,09, i 1945—46 var 12,44, hvilket altsaa vil sige, at Pladsudnyttelsen var dobbelt saa stærk eller, om man vil, Pladsforholdene var for de rejsende kun halvt saa gode i 1945—46 som i 1938—39. I Realiteten er Forringelsen dog væsentlig større, idet Forøgelsen af Trafikken jo saa langt overvej­ende falder paa bestemte Timer, hvor den stedfundne Overfyldning har været overor­dentligt stærk og i Realiteten kun forsvarlig set paa Baggrund af de ganske ekstraor­dinære Forhold. Det vil være umuligt under mere normale Forhold at videreføre Driften med saa store Indtægter og saa relativt smaa Udgifter, og Spørgsmaalet om en Udbygning af Beredskabet vil uvæ­gerlig melde sig, for saa vidt man maatte gaa ud fra, at den stedfundne Forøgelse var varig, at der i Henseende til Materiel m. v. fandtes Muligheder for Forbedringer af Forholdene. Det samme gælder meget hurtigt, saafremt der skulde blive Tale om en mere væsentlig Forøgelse af Toggangen i Myldretimerne Morgen og Eftermiddag, idet de nuværende Anlægs og Materiellets Kapacitet da er fuldstændig udnyttet. En Udbygning af Trafikken paa disse Tider vil meget hurtigt kræve endog meget store Beløb.

Ved de nævnte, relativt gunstige Drifts­resultater for S-Banen er der, som jeg før nævnte, set bort fra Udgifter til Afskri­vning og Forrentning. Dette er naturligvis regnskabsmæssigt ukorrekt og kan for saa vidt give et forkert Indtryk. Forholdet er imidlertid det, at det er umuligt at finde regnskabsmæssigt Udtryk for Afskrivning og Forrentning, allerede fordi man ikke har regnskabsmæssige Angivelser af An­lægskapitalen for S-Baneanlæggene forin­den Elektrificeringen og ikke kan skaffe nogen saadan paa Grund af de gennem Tiderne anlagte skiftende Synspunkter med Hensyn til Anlægskapitalens Fastsættelse. Elektrificeringsarbejderne og Anlæg af 3die -4de Spor Hellerup—Klampenborg har alene medført Udgifter paa ca. 30 Mill. Kr.

Forrentning af dette Beløb kræver 1,35 Mill. Kr. Afskrivning vil ogsaa kræve relativt betydelige Beløb, bl. a. fordi den intensive Drift med meget stort Slid paa Anlæg og Materiel vil kræve hurtigt For­nyelse. Hertil skal saa lægges Udgifter til normal Afskrivning paa og Forrentning af en Del af Anlægskapitalen for Anlæg­gene før Elektrificeringen, herunder bl. a. S-Banen København H.—Nørreport—Helle-