

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

rup og de Dele af de københavnske Bane-gaardsanlæg, der tjener Afviklingen af S-Togs Trafikken, hvilken Anlægskapital imidlertid som sagt desværre ikke kan opgøres.

For 1946—47 maa der regnes med yderligere Indtægtsstigning allerede som Følge af den stedfundne Takstforhøjelse, men der maa paa tilsvarende Maade regnes med stærkt forøgede Udgifter allerede som Følge af de stedfundne betydelige Lønforhøjelser for saavel Tjenestemænd som Ekstraarbejdere. Bortset fra Afskrivning og Forrentning gav Driften af det samlede Statsbanenet i 1938—39 et Underskud paa 4,5 Mill. Kr., i 1945—46 et Underskud paa 3,4 Mill. Kr. Selv om der saaledes ogsaa for det samlede Statsbanenet er en Fremgang i Driftsresultaterne fra det førstnævnte til det sidstnævnte Aar, er denne Fremgang dog væsentlig mindre end Fremgangen paa S-Banen alene, hvad der formentlig bl. a. kan skyldes, at de ganske ekstraordinære Trafikforhold i den første Del af Driftsaaret 1945—46 gav sig stærkere Udslag paa det samlede Statsbanenet end paa S-Banen, hvor Driften — omend nedskaaret — dog i Krigsperioden og Tiden umiddelbart efter denne har kunnet holdes paa et højere Niveau end paa de øvrige Linier.

For 1938—39 beregnes Driftsoverskudet paa S-Banen som nævnt til 950 000 Kr. uden Medregning af Afskrivning og Forrentning. Skal denne medregnes, maa man gaa ud fra, at der det nævnte Aar har været et regnskabsmæssigt Underskud paa Driften af S-Banen. Omvendt maa man regne med, at denne i 1945—46 — selv om Hensyn tages til Afskrivning og Forrentning — dog har givet et ikke uvæsentligt Driftsoverskud. Dette skyldes dog som nævnt for den overvejende Dels Vedkommende antagelig de ganske ekstraordinære Trafikvilkaar, og hvorledes det vil stille sig allerede for indeværende Aar, ganske vist med forhøjede Billetpriiser fra 1. August, men ogsaa med betydeligt forhøjede Lønudgifter fra 1. April, er det paa nærværende Tidspunkt umuligt at udtale sig om, og dette gælder i endnu højere Grad for de nærmest kommende Aar, allerede fordi man intet kan vide om, hvor stor en Nedgang i Trafikken der maa regnes med bl. a. som Følge af Overgang til andre Trafikmidler, Cykler, Trolleybusser m. m., og paa den anden Side hvor megen Mertrafik den antagelig stadig stigende Udflytning vil kunne medføre.

Der haves ikke Opgørelser for Statsbanernes Hovedlinier, og saadanne er det efter Forholdets Natur næsten umuligt at opstille uden et Spillerum for Skøn, der i Realiteten vil paavirke Opstillingerne i uforholdsmæssig høj Grad. Opgørelser fra visse Sidebaner i Begyndelsen af 1930erne viste for disse et betydeligt Underskud, og dels paa Grundlag heraf, dels paa Grundlag af almindelig Jernbaneopfattelse, dels endelig ogsaa med Støtte i gamle Beregninger mener man at turde fastslaa, at de udprægede Hovedlinier i Aar som de to omhandlede i Virkeligheden har givet Overskud, antagelig desto større jo mere udprægede Hovedlinierne er.

Det er derfor min Opfattelse, at et Forsøg paa Fordeling af det samlede Driftsresultat paa de enkelte Linier, ogsaa uden for S-Banen, vil udvise Driftsoverskud paa i hvert Fald en Del af Hovedlinierne og Driftsoverskud paa i hvert Fald en væsentlig Del af Sidelinierne, hvorved det dog maa erindres, at i hvert Fald 1945—46 ogsaa for adskillige Sideliniers Vedkommende var af stærkt ekstraordinær Karakter paa Grund af særlige Transporter.

Det ærede Medlem havde derefter et Ønske med Hensyn til Kørselshyppigheden paa S-Banen. Hertil skal jeg kun sige følgende.

Til Aflastning af den store Trafik om Morgenen til København er der indlagt 3 Tog ekstra paa Holtestrækningen og 1 Tog paa Klampenborgstrækningen. Om Eftermiddagen fra København er der indlagt 2 Tog ekstra paa Holtestrækningen og 1 Tog paa Klampenborgstrækningen. Fra Sommerkøreplanens Ikrafttræden føres Frederiksbergtogene derhos igennem til og fra Klampenborg. I Tiden 7,43—9,03 ankommer saaledes fra Holtestrækningen 8 Tog og fra Klampenborgstrækningen 6 Tog til København, og tilsvarende gælder i modsat Retning om Eftermiddagen. Dette giver naturligvis paa Strækningen Hellerup—København en særlig tæt Togfølge og tilsvarende om Eftermiddagen.

Med det tekniske Udstyr, der haves til Raadighed, kan der rent køreplansmæssigt ikke paa de særlig aktuelle Tider præstere mere. Yderligere Togkørsel vil kræve fuldstændig Ombygning af Strækningens Udstyr med automatisk Blok, ligesom Transformatorstationerne maa udvides. Saadanne Foranstaltninger synes dog endnu ikke nødvendige, idet kun en Del af Togene efter Erfaringerne for Benyttelsen er oprangeret til Maksimumsstørrelse — nemlig 8 Vogne. Der er herved som ogsaa i Udlandet regnet