

[Stensballe.]

Underskud. Og saa tror jeg endda ikke, der er taget Hensyn til Vanløse—Hellerup Strækningen. Den Beregning, der er opstillet, kan jeg kun betragte som en vilkaarlig Beregning: den knytter sig til et vist Antal Aar med lige store Ydelser hvert Aar, men har intet at gøre med, hvad der er fastsat i Statsbanernes Regnskabsreglement. Den er, som jeg sagde før, stik imod de Regler, den højtærede Minister selv har indført. Det vilde have givet et mere reelt Billede, om den højtærede Minister i Bemærkningerne til Lovforslaget havde nævnt de Tal, som vil komme til at figurere paa Statsregnskabet, men saa maatte man ganske vist ogsaa have indrømmet, at der skulde en 70 pCt.s Trafikstigning til og ikke en 50 pCt.s.

Trafikken paa Holte-Banen og Klampenborg-Banen er, som den højtærede Minister oplyste, opgjort til 6,4 Mill. rejsende i 1928—29; i indeværende Aar vil den nok blive noget større. Samtidig opgives der i Betænkningen, at Omnibussen ad Lyngbyvej har befordret ½ Million Personer, og at Nordsjællands Sporveje til Klampenborg og Ordrup har befordret 5 Millioner. Det er vel de Befordringsmidler, der nærmest kommer i Betragtning her som Konkurrenter. Men der er neppe nogen, som i sin vildeste Fantasi har tænkt sig, at denne Trafik skulde kunne overføres til Statsbanerne, selv om Elektrificeringen blev gennemført, jeg tror det i hvert Fald ikke. Jeg tror, man maa regne med en forholdsvis ringe Trafikforøgelse, maaske 33 pCt. eller noget lignende af Omnibus- og Sporvejstrafikken, og hvis Banerne ikke kan naa mere, vil det sige, at de ikke naar mere end 25 pCt. af de 70 pCt., som efter min Mening skal naas. Hvad man kan naa der ud over, maa være nyskabt Trafik, dels hvad der kan tages fra private Befordringsmidler, dels hvad der kan komme gennem ny Trafik og Udflytning. Men mon egentlig de skovrejsende vil give nogen synderlig stor Procentforøgelse? Jeg for mit Vedkommende tvivler i hvert Fald derom. Og hvad Udflytningen angaar, vil den neppe blive saa overordentlig stor for de mindre bemidlede Vedkommende, i hvert Fald ikke langs Klampenborg-Banen, hvor der i Forvejen er en ret tæt Bebyggelse, og hvor Grundpriserne ikke er saa ganske smaa. Bedre vil det efter min Opfattelse gaa med Hensyn til Holte-Banen; langs den kan der blive gode og store Muligheder, men da Banen først kan aabnes for Drift om adskillige Aar, vil der gaa lang Tid, før der kan være Tale om, at det Antal

rejsende kan naas, som skal til, for at der kan opnaas Forrentning.

Men nu har Lovforslaget altsaa samlet det store Flertal i Folketinget, og jeg skal erkende, at hvis der skal naas en Trafikstigning for de København nærmest liggende Strækningers Vedkommende ad de to Baner, vil det blive nødvendigt at indrette flere Mellemstationer, saaledes som det er foreslaaet, samt at skaffe en hurtig Befordring, hvortil kun egner sig elektrisk Drift, hvad der ogsaa er foreslaaet. Jeg skal saa ikke gruble over, om det vilde have været bedre for Statsbanerne at lade dem, der hidtil har besørget en stor Del af Trafikken, beholde den og føre den videre ud — de, der har den nu, er vel egentlig hovedsagelig Københavns Kommune og Nordsjællands Sporvejselskab — altsaa lade dem blive ved at klare den Op-gave gennem deres Sporvejskørsel og Omnibuskørsel, da de ikke synes at ville gaa med til at betale noget for Nærtrafikkens Elektrificering. Jeg vil hævde, at det bliver en Gave fra Staten til Befolkningen i København og Omegn, og det forekommer mig derfor, at Befolkningen ude i Landet er fuldt berettiget til at spørge, om der da ikke skal gives tilsvarende Statsstøtte til Modernisering og Bekvemmeliggørelse af den lokale Trafik rundt om i Landet, der hovedsagelig besørges af Privatbaner. Jeg ser saaledes paa det, at denne Forventning er berettiget, saa meget mere som den københavnske Nærtrafiks Baner er anlagt uden nævneværdige pekuniære Ofre fra Kommunerne i Forhold til Anlægsudgifternes Størrelse, medens Befolkningen rundt omkring i Landet har bragt store økonomiske Ofre ved Tilvejebringelsen af deres Lokaltrafik gennem Anlæg af Privatbaner, ja, mange Egne har endog i de senere Aar maattet bidrage betydeligt til Opretholdelse af Banernes Drift, idet Staten stadig har fastholdt, at Kommunerne selv maatte sørge for at skaffe Dækning for Driftsunderskuddet, hvor et saadant fremkom. Men desuagtet har det vist sig, at der endnu ikke er nogen Egn, som har villet nedlægge Banerne — saa stor Betydning tillægger de enkelte Egne Opretholdelsen af en Jernbanetrafik. Efter min Opfattelse vil mange Privatbaner rundt om i Landet ved Modernisering kunne faa adskilligt bedre Driftsvilkaar og derved blive i Stand til at opretholde Driften under økonomisk rimelige Forhold. Hvis Staten vil indsætte Kapital i de Baner, der trænger til Modernisering, vil der kunne ydes de Kommuner, som hidtil har været spændt ret stærkt for gennem deres Privatbaner, en