

[Anna Westergaard.]

Dampdrift, og der opstaar samtidig en saadan Mangel paa Kul, at Statsbanevirksomheden tvinges til at forlade sine Bestræbelser for at føre Driften frem ad forretningsmæssige Veje, maa opgive at stimulere Trafikken — og dermed Indtægten — ved at yde de store Bekvemmeligheder og præstere de mange Rejsemuligheder og blot maa rette Bestræbelserne imod dog at faa dem af Sted, som absolut maa rejse. Kort sagt, alle Forudsætninger for en Statsbanedrift som den, vi var naaet til herhjemme, er i Øjeblikket bristet. Samtidig stilles der ved Biltrafikens Svigten nye store Krav til Godsbefordringen, altsaa ogsaa til de dyre Kul, og selv om denne Godsbefordring giver Banerne Indtægter, de ikke før havde, saa fører den ogsaa meget betydelige Udgifter med sig.

Under disse Forhold er det uundgaaeligt, at Statsvirksomhederne maa give Underskud, og under de vanskelige statsfinansielle Forhold som Helhed ogsaa nødvendigt, at der i det væsentlige ogsaa skaffes Dækning for de ekstraordinære Merudgifter, som man trods alle Sparebestræbelser ikke kan komme uden om. Naar disse ekstraordinære Forhold og dermed Begrundelsen for Takstforhøjelsen atter engang falder bort, bliver det vel muligt igen at tage Taksterne op til Overvejelse.

Rigsdagens principielle Stilling til Spørgsmaalet om, hvorvidt Statsbanerne skal betragtes som en Forretning eller et Samfundsgode, der ikke nødvendigvis skal betale sig med Afskrivning og Forrentning, har gennem Aarene været vaklende, og den er heller ikke afklaret nu. Men det foreliggende Forslag fortsætter vel nærmest ad den gyldne Middelvej og lader det offentlige bære en Del af Byrderne, samtidig med at de, der bruger Banerne, kommer til at betale en Del af de Merudgifter, der vil være under de Forhold, Banerne maa arbejde under nu, selv med Nedskrivninger og Køreplansindskrænkninger, i Kraft af den Nødvendigheds Lov, vi alle maa bøje os for.

Om den københavnske Nærtrafik er der i det andet høje Ting ført en ret indgaaende Diskussion. Jeg beklager, at der ikke blev Enighed om større Lempelser for de Nødvendighedsrejser, der her er Tale om. Disse Rejser skal jo nu sættes op med samme Procent som andre Rejser, og det vil virke haardt for alle dem, der for kort Tid siden fik en Prisforhøjelse paa Rejser, medens ingen andre fik det, at de nu igen skal have denne for dem nødvendige Udgift sat op.

Jeg maa maaske gøre den Bemærkning til den højtærede Trafikminister, at jeg tror, man derude ser mere paa Pengene end paa Forhistorien. Det maa vel erindres, naar vi taler om den nærmeste københavnske Nærtrafik, at der i alt Fald for den store Del af dem, der bor ude, ikke mere er Tale om at bo i Skattely; ogsaa Priserne er høje for dem, og Huslejen er høj, og gør man det i det hele ret meget surere for Folk at flytte ud eller bo ude, vil man derfor let risikere den modsatte Bevægelse i Beboelsesforholdene, som næppe fra nogen Side er ønskelig eller ønsket. Den stærke Udflytning betyder mere Beskæftigelse, mere Sundhed og ogsaa større Trafik, og de lave Takster ud fra en Storby har jo den særlige Begrundelse, at denne Storbys Befolkning derved kan nærmes mere til Lys og Luft. Det har en sundhedsmæssig og en social Betydning.

I den Diskussion, der har været ført om hele dette Problem, har man fæstet sig noget ved en Oplysning, som er givet i Trafikkommissionens Betænkning, og som gaar ud paa, at Nærtrafikken skulde give et Underskud eller kræve et Tilskud af Staten paa ca. 2,7 Mill. Kr. aarlig, Afskrivning og Forrentning medregnet. Nu spiller det naturligvis en Rolle, hvis man virkelig med Rette kan gøre gældende, at Københavns Nærtrafik betaler sig daarligere end Trafikken paa andre af Landets Banelinier. Jeg vil derfor gøre opmærksom paa, at man ikke skal anvende det Tal alt for direkte. Trafikkommissionen har nemlig i sin Betænkning taget et væsentligt Forbehold, og den gør udtrykkeligt opmærksom paa, at den Opgørelse, der viser dette Tal, daterer sig fra Aaret 1937—38; det er altsaa tre-fire Aar gammel, og i de Aar er der sket store Udflytninger og har været store Byggeforetagender ude; for det andet knytter Kommissionen til Tallet den Bemærkning, at der, allerede da Kommissionen arbejdede, var sket Forbedringer i det økonomiske Resultat, efter at den elektriske S-Bane var kommet. Der er derfor Grund til at antage, at Forholdet ligger anderledes nu, og det bør naturligvis ikke bruges som Argument imod en Billiggørelse af Arbejdsrejserne i Nærtrafikken, at denne skulde give særligt Underskud, hvis det ikke længere holder Stik.

Saa vel jeg selv som det andet københavnske Medlem af mit Parti, det ærede Medlem Hr. Lannung, har næret Betænkkeligheder ved den betydelige Forøgelse af Priserne paa Nødvendighedsrejser, som her er foreslaaet, i øvrigt baade dem, der maa