

[Carsten Raft.]

i Nærtrafikken kun skal forhøjes med 12 pCt., alle andre med 20 pCt. De faste Kunder, der hver Dag tager ind, interesserer ikke Statsbanerne, men Københavnerne, Husarnerne, de skal lokkes ud, og de skal lokkes med billige Priser, de faar Moderation; de faste Kunder kan lade sig trykke og mase hver eneste Dag, og de skal betale ekstra. I det hele taget er Synspunktet dette, at man kan køre fra den ene Ende af København til den anden, fra Vanløse til Hellerup, for 20 Øre, men kommer man uden for denne Grænse, stiger Taksterne ganske overordentligt. Saadan ogsaa i 1940, da man pludselig forhøjede, fordi man flyttede Udgangspunktet, men saa viste det sig, at Trolleyvognen til Sorgenfri og Sporvognen til Klampenborg generede med sin Konkurrence, og det fik den samme behagelige Indflydelse paa Taksterne, som Sporvejene har øvet i København. Der kom en ganske lille Takstnedsættelse, men uden for Konkurrencen, dør, hvor hverken Sporvogne eller Trolleyvogne kan udøve deres velsignende Indflydelse paa Statsbanernes Tariffer, sker der ikke noget som helst. Folk ved S-Banestationer, som ligger uden for disse Grænser, maa betale de høje Priser og kommer nu til at betale de 20 pCt. ekstra, eller rettere sagt, til at betale mere; for Sandheden er den, at Bybanen arbejder med et Spring i Takster, paa en saadan Maade at den for at forhindre, at Folk „snyder“ sig fra den ene Zone til den anden, antagelig vil opleve, at disse faste Kunder, Statsbanernes bedste, ganske givet Deltagerne i den Del af Statsbanernes Forretning, der er den mest rentable, vil faa mere end 20 pCt.s Forhøjelse. Springet ved Byzonen forarsager nemlig, at Forhøjelsen bliver større end de 20 pCt., den bliver for den øvrige Del af Landet. Jeg tror, at der er nogen Tanke i det, der siges om, at man i Almindelighed vil skaffe Dækning for Udgifter, og skal der samtidig være nogen Mening i, at man alligevel vil tage lidt Hensyn til gode Kunder, saa er dør et Spørgsmaal at undersøge, saa er det værd at trænge ind i disse Spørgsmaal, for det er ikke en helt rimelig Behandling, disse Kunder faar.

Jeg vil ogsaa tro, det var forretningsmæssigt forsvarligt. Lad os tænke os, at Prisdirektoratet havde noget at gøre med den Slags Ting — ja, jeg bemærker, at den højtærede Minister ser forfærdet ud ved Tanken, men det er heldigvis for ham saadan, at baade Stat og Ministerier er ganske fritaget for denne Kontrol. Det er ikke sikkert, at Prisdirektoratet, hvis det undersøgte

den Slags Forhold, vilde finde det rimeligt, at man tog hele Forretningen D. S. B. under eet og bestemte Takstforhøjelserne generelt. I det kommende Udvalg maa vi i hvert Fald ganske nøjagtigt og særskilt have at vide, hvordan det forholder sig med den specielle Forretning, som hedder Bytrafikken omkring København. Hvordan er dens Rentabilitet, hvordan ligger den indtægtsmæssigt, hvordan ligger den i det hele taget økonomisk og hvordan forholder det sig med den øvrige Del af Forretningen D. S. B.? Der foreligger nogle gamle Tal, men de er meget gamle; de blev nævnt sidste Gang i 1940, og paa det Tidspunkt var de allerede gamle. Det er mit Partis bestemte Standpunkt, at i det Omfang, det overhovedet er muligt at trænge ind i disse Ting, maa vi i Udvalget have at vide, hvordan de to helt forskellige Dele af Forretningen D. S. B. forholder sig til hinanden, om det ikke er saadan, som det er den almindelige Formening i S-Togene, at Københavns Omegns Befolkning er Malkeko for hele den øvrige Del af Statsbanernes Forretning. Det er meget svært at udtale sig om; vi har ikke Forudsætninger for det.

Der foreligger vel nogle Regnskaber, hvoraf man kan se det, men det er ganske klart, at i Begyndelsen var det svært at udrede Forholdet. Det varer længe, før et saadant Banesystem arbejder sig i Vejret, begynder at blive rentabelt, men hvis der overhovedet har været Mening i S-Banens Anlæg, hvis der overhovedet har været Rentabilitetsberegninger, hvis der overhovedet har været Tanke om, at denne Bane engang under normal Udflytning og Bebyggelse skulde forrente sig paa rimelig Maade eller blot svare sig, maa det være en ualmindelig god Forretning i Øjeblikket med den Topbelastning, som sker, de tætpakkede Vogne og hele den ganske overordentlig stærke, ja 150 pCt.s Udayttelse af Materiellet. Saa maa det være en særlig god Forretning, og saa rejser det Spørgsmaal sig med Rette derude hos Omegnens Beboere: Er der nogen Rimelighed i, at vi ikke skal dele Vilkaar med alle de andre ude i Landet, at der skal paalægges os en særlig Beskatning — for det bliver det i saa Tilfælde —, som ikke staar i Forhold til Ydelsen? Det Spørgsmaal maa undersøges i Udvalget, og jeg vil sætte meget stærkt ind for, at vi faar de Oplysninger, som er nødvendige.

Jeg skal lige nævne ganske enkelte Emner, som ikke direkte hører ind under Taksterne, men det er jo saadan, at naar Staten driver en Forretning, er Rigsdagen paa en vis Maade Garant for den, og naar