

**[Ministeren for offentlige Arbejder.]**

og fra anden Side er der udtalt Ønske om, at man overflytter nogle af Persontakstforhøjelserne til Godstaksterne. Over for disse Betragtninger maa jeg gøre opmærksom paa, at det Grundlag, hvorpaa disse Takster hviler, ikke alene er de Erfaringer, man gennem mange Aars Jernbanetrafik har indhøstet, men ogsaa den Tilstand, vi i Øjeblikket befinder os i, baade med Hensyn til Transport af Mennesker og Gods. Hvad Godset angaar, kunde jeg nemt nævne en Vare, der kan transporteres fra en Station i Jylland til Københavns Godsbanegaard for en lavere Pris, end det koster at transportere den fra Københavns Godsbanegaard til Adressaten f. Eks. i Hovedstadens 2det Distrikt. Derfor vil jeg anbefale de ærede Ordførere, at de ved Overvejselen af saadanne økonomiske Spørgsmaal ikke alene anlægger den Betragtning, at det er jo Statsbanerne, og de skal tjene os alle, og de er egentlig forpligtet til at transportere os næsten gratis; for der skal vel alligevel være lidt Mening i Regnskabet. Jeg tror, at de erfarne Folk, der har angivet Retningslinien i de Takstforhøjelser, der her foreslaas, har arbejdet paa meget sikker Grund, og at de ogsaa ved Bedømmelsen af, hvad der kunde være anbefalelsesværdigt at søge gennemført, har vurderet den Konkurrence, der over for Statsbanerne kan komme fra andre Transportmidler.

Jeg er overbevist om, at naar vi ved Gennemgang af Lovforslagets forskellige Bestemmelser kommer til at forhandle om forskellige Enkeltheder, saa vil det ikke være vanskeligt for os at naa til et Resultat.

Man har talt saa meget om Transporten i de senere Aar og ogsaa nu for Tiden; man har talt om de sprængfyldte Tog, og man har talt om Sliddet paa Materiellet, man har talt om Manglerne ved Materiellet o. s. v. Jeg vil gerne i den Anledning gøre den Bemærkning, at naar Køreplanen var nedskaaret til Halvdelen og Togene i Jylland var standset hver anden eller hver tredje Dag, saa Persontrafikken kun har dækket ca. 50 pCt. af Normaltrafikken, kan vi ikke undre os over, at Togene var overfyldte, og man maa derfor ikke paa Grundlag af disse overfyldte Tog sige, at det er daarlig Service fra Statsbanernes Side, for hvordan i Alverden skulde man have Betingelser for at gøre det anderledes, naar man hverken havde Brændselsmidler eller var i Stand til at erstatte det manglende Togmateriel! Hvad angaar Sammenligningen af Takstberegningen for de forskellige Dele og Omraader — og dér har Debatten jo særlig samlet sig om Hoved-

staden —, vil jeg gerne sige, at naar først Raavarerne er til Stede, naar man kan købe Jernbanevogne og faa det Materiel, man har, gjort i Stand, og derved genindføre den gode Betjening af de rejsende, da vil ogsaa for Nærtrafikkens Vedkommende Forholdene blive mindst lige saa gode, som de var, før denne knappe Tid indtraadte, baade med Hensyn til de fornødne Tog og med Hensyn til tilfredsstillende Materiel. Naar vi kommer saa vidt, saa har den Befolkning, der bor inden for de Omraader, som betjenes af Københavns Nærtrafik, de bedste Tog, det bedste Materiel, den hurtigste Transport, ja, den bedste Betjening i det hele taget. Dette bør ikke glemmes, naar man drøfter Taksterne for Københavns Nærtrafik. Man kan ikke forlange, at naar der her bor 1½ Mill. Mennesker inden for et togkilometermæssigt forholdsvis begrænset Omraade, skal de ikke alene betjenes med de bedste Tog, det bedste Materiel og den hurtigste Transport, men ogsaa køre billigere end alle andre. Det er i hvert Fald en Betragtning, hvortil man ikke saadan ubetinget kan faa min Tilslutning.

Hvad angaar Forholdet mellem Bybanetaksten og Taksterne til de yderste S-Togsstationer, skal jeg være villig til at høre, hvad Udvalget i saa Henseende ønsker, og det skal ogsaa blive meget grundigt overvejet. Angaaende S-Togsbilletterne fra Bybanegrænsen til S-Togets Endestation vil man maaske spørge, hvorfor der skal være højere Takst for denne Del af Linien end inden for selve Bycentret, og man har Ret til at stille det Spørgsmaal og faa det besvaret. Men paa nuværende Tidspunkt vil jeg sige, at selv om man maatte mene, at denne Forskel ikke bør være for stor, er Forholdet dog, at de, der rejser paa den yderste Linie af S-Banen, stadig kører betydeligt billigere end de, der kører andre Steder paa Danmarks Jernbaner. Denne Opfattelse skal nok vise sig at være rigtig, naar der foretages Beregninger.

Jeg vil derfor minde om, at De danske Statsbaner er andet og mere end Københavns Nærtrafik. Det er ikke nogen Kunst at skabe en rentabel Jernbanetrafik dér, hvor Hundre tusinder af Mennesker bogstaveligt talt er tvunget til at benytte Togene. Kunsten bestaar derimod i at skabe en Jernbanetrafik, som løser Opgaverne ude omkring til de fjerneste Dele af det danske Land, hvor man ikke, hvordan man saa bærer sig ad, kan skaffe en rentabel Trafik. Det er min Pligt ikke alene at varetage Spørgsmaalet om en forsvarlig Nærtrafik for de mange Mennesker, der daglig skal til og fra deres