

[Aksel Larsen.]

naar de kommer til tredje Behandling, vil vi stemme imod.

Carsten Raft: Jeg vil gerne takke den højtærede Minister for den Bestemmelse, der nu er foreslaaet, om Mindstebetaling for Billetter, og selvfølgelig ganske særlig for den Begunstigelse, Nærtrafikken har faaet i Forhold til den øvrige Trafik. Men hvis jeg dermed vilde sige, at jeg er tilfreds, vilde jeg overdrive, og hvis jeg siger, at Befolkningen derude er tilfreds med det Resultat, der er opnaaet, vilde jeg lyve. Naar det tages i Betragtning, hvordan Stemningen maa være delt i Rigsdagen over for den Slags regionale Tariftbetragtninger, og at Statsbanerne meget skarpt afviste at foretage en Opdeling i forskellige Klasser — en Opdeling man paa den anden Side allerede var gledet ind paa for Dobbeltbilletternes Vedkommende, hvad vi benyttede os af til at udvide det ogsaa til Abonnementskortene —, og man tager i Betragtning, at det hele, om jeg saa maa sige, hvilede paa en i Luften frit svævende Velvilje fra Ministerens Side, tror jeg vi har opnaaet, hvad vi kunde opnaa, og jeg skal i hvert Fald ikke — det kunde heller ikke nytte noget — forsøge at opnaa mere. Jeg maa altsaa foreløbig stille mig tilfreds. Men hvad vi havde ønsket, var netop ikke en i Luften frit svævende Velvilje, derimod et virkeligt Grundlag for de Betragtninger, vi maa anstille over for saadanne lokale Tariftforhøjelser. Derfor har vi i Udvalget fremsat Ønske om, at vi maatte faa en Udskillelse, saa vidt det kunde gøres, af Nærtrafikens Regnskab og Rentabilitet i Forhold til den øvrige Trafik. Det har ikke været muligt at opnaa, man har ikke haft Tallene.

Jeg vil paa egne og mit Partis Vegne og saa stærkt som muligt paa Omegnens Vegne — ja, jeg kan roligt sige det paa de mange Kommuners Vegne, hvis Repræsentanter har været herinde i Rigsdagen og talt baade med Udvalget og Ministeren — stille det Krav, at man i den kommende Tid indretter Statistikken saaledes, at det bliver muligt at faa en Oversigt over, hvordan disse Forhold er. Nøjagtig opstillet kan den Slags selvfølgelig aldrig blive — det er klart; der er Vanskeligheder, fordi der er Passagerer, der forlader Nærbanen og kører videre med en anden Bane til Rungsted og Helsingør eller til Hillerød og Helsingør; der er ogsaa Spørgsmaal, der falder ind under de almindelige Omkostninger, Fællesomkostningerne. Men man maa kunne ligesom i enhver anden Forretning, selv i den mest udviklede, tage en enkelt Ting ud

og saa nogenlunde sige: denne Del af Forretningen opnaar sin Rentabilitet paa netop denne Maade i Forhold til den øvrige Del af Forretningen. Det maa kunne gøres, og det maa vel ogsaa siges, at vi under Udvalgsbehandlingen fra Statsbanerne har faaet at vide, at det kan gøres, omend det vil koste noget Besvær. Jeg maa stille Krav om, at man tager det Besvær, saaledes at vi paa et Tidspunkt, hvor S-Bane-Systemet har naaet en Slags Modning, og vi fra Rigsdagens Side skal garantere for Landets største Forretning, da ogsaa faar virkeligt Indblik i, hvordan Forholdene ligger.

Der er tidligere foretaget Beregninger i saa Henseende — det var dengang man gik over til Elektrificering af Banerne —, og jeg kan nævne, at en Mand som S. A. Faber, der ikke var nogen Sinke paa Elektrificeringens Omraade, i 1924 regnede med, at en 60 pCt.s Forøgelse af Rejseantallet vilde give Rentabilitet for Elektrificeringen. I 1926 regnede man med det samme, og i det nedsatte Elektrificeringsudvalg, hvis Arbejde dannede Grundlaget for Elektrificeringen af hele Københavns Nærtrafik, og hvori der sad saa gode og solide Mennesker som Flensborg, Munck og igen S. A. Faber, regnede man i Betænkningen med, at hvis Trafikken steg med 50 pCt. i Forhold til den stagnerende Trafik, der var dengang, maatte man kunne paaregne Rentabilitet af et elektrificeret System af de paagældende Baner. Selvfølgelig er det skønsmæssigt — det er klart. Selvfølgelig maa man nære Betænelighed ved at holde sig til et saadant bestemt Tal — det er ogsaa klart. Man skal ikke fæste sig ved Tallet, men Udviklingen kan alligevel være saa kolossal paa den ene Side, at man maa sige, at naar saa gode Mænd overhovedet har villet inklude sig paa den Slags Prognoser, maa der være en Slags Sandsynlighed for, at Udviklingen bliver, som de ventede.

Disse Tal er saa store og stærke, at jeg synes, de maa virke overbevisende. De Tal, jeg har kunnet faa Adgang til, viser, at inden Elektrificeringen begyndte, var der paa Klampenborg- og Holte-Banen 6,3 Millioner rejsende. Altsaa, hvis dette Tal steg med 50 pCt., vilde Tingene være i Orden. Det steg ikke med 50 pCt., men vel med 600 pCt. til over 37 Millioner Rejser, og det var endda i det daarlige Aar 1944—45, hvor der paa visse Tider kun kørte eet Tog i Timen, og man, saa vidt det overhovedet var muligt, undlod at køre med S-Banen, fordi den var saa kolossalt stoppet.

Man kan ogsaa foretage en lille Færdselstælling. I Rush-Tiden om Morgenen kan