

[Carsten Raft.]

man regne med, at Holtebanen i sin Tid befordrede ca. 1 200 Personer. Hvis man — som jeg gør — hver Dag tager ind med S-Toget og bruger sine Øjne, maa man beregne, at der kører ikke 1 200, ej heller 1 800 — hvad de 50 pCt.s Stigning skulde give —, men 7 000 Personer med S-Banen i den paa-gældende Time.

Selvfølgelig stiger Udgifterne. Jeg er klar paa, at Slitagen paa visse Dele af Sporene har været noget større end beregnet, og jeg er klar over, at Elektriciteten er steget noget, men Afskrivningen paa det Materiel, der blev anskaffet i sin Tid, kan vel ikke være steget, og Lønstigningen er ikke saa farlig som for det øvrige Statsbudget. Naturligvis, naar der hver Dag til en Station kommer overordentlig mange flere Mennesker, er det nødvendigt, at der oprettes dobbelt Billetkontrol i visse af Døgnets Timer, men Udgiften her staar slet ikke i Forhold til, hvor mange flere Mennesker der passerer. Og Betjeningen er saa nogenlunde den samme: een Mand, der fløjter, og een, der kører. En Mand, der kontrollerer, skulde der ogsaa gerne være, men han skal nok lade være med at kontrollere paa det Tidspunkt, for han kan ikke komme igennem. Det er fuldkommen umuligt at foretage nogen Kontrol. Jeg tror derfor, at den specielle Motivering for at forhøje Taksterne: at Udgifterne skulde være steget, ikke gælder for denne specielle Afdeling af Statsbanerne — i hvert Fald er de ikke steget i tilsvarende Grad som Indtægterne.

Skulde det vise sig, at Resultatet bliver et andet, ja vel, saa har vi faaet Sandheden at vide og maa stille os tilfreds. Men jeg maa sige, at det er et almindeligt Ønske hos Befolkningen derude — et Ønske, som mit Parti gør til sit — at faa Klarhed over disse Ting. Der maa optages en fuldstændig Statistik, man maa forsøge at lave en Rentabilitetsberegning for de to helt forskellige Dele af Statsbanerne, og man maa se at faa Oplysninger fra andre Storbyer om, hvordan man har indrettet sig der, hvordan det forløber, og hvilke Planer man har, kort sagt faa virkelig Oplysning om Situationen og ikke spille fordækt, som man faktisk maa gøre fra Rigsdagens Side, saa længe man bevilger og bevilger og ikke aner, hvordan den Forretning ser ud indeni, som man bevilger Udgifter og Tariffer for og paatager sig en Del af Ansvar for.

Den Indvending, Ministeren er kommet med, at det i det store og hele maa være saadan, at Statsbanerne hviler i sig selv, og at man ikke kan have Særtariffer, tror jeg

ikke i Længden vil kunne holde, og man er nødt til at afvise den, naar man i Kraft af det Sted, hvor man er valgt, skal varetage de specielle Interesser, der er paa det paa-gældende Sted. Dermed vil jeg ikke sige, at man skal gennemgaa hver eneste Bane for at se, hvordan den forrenter sig; men hvis det viser sig, at et helt System af Baner med et særligt Publikum, en særlig Driftsmaade, særlige Formaal og Opgaver, der skiller sig ud fra hele den øvrige Del af Statsbanerne, har en ganske særlig Forrentningsprocent, ja, saa maa det ogsaa have Konsekvenser for Priserne de paa-gældende Steder.

Jeg skal ikke benægte, at det kan være en Opgave for Samfundet at støtte Jernbaner i befolkningsfattige Egne; det kan maaske ogsaa være en Opgave for Staten at sørge for, at Kapital, der er anbragt i disse Jernbaner, ikke uden videre gaar til Spilde. Det er altsammen rigtigt, men jeg vil hævde, at hvis der bliver saa store Kontraster, som der er her, maa en saadan almindelig støttende Virksomhed overtages af Samfundet, Skatteborgerne som saadanne, gennem et Underskud paa Statsregnskabet. Det vil i Længden være ganske uacceptabelt, at en bestemt Del af Befolkningen paa Grund af sin tvungne Placering, som det jo er for manges Vedkommende, i en bestemt Egn af Landet ved et Tillæg til sine Leveomkostninger skal betale Underskuddet paa en Bane, der ligger langt borte ovre i en anden Del af Landet. Noget saadant vil ikke i Længden kunne staa for Kritik, og derfor siger jeg med Fasthed og Bestemthed, at vi maa have disse Regnskaber udskilt, vi maa faa at vide, hvordan Nærtrafikens Regnskab ligger, og saa skulde det gerne næste Gang være saadan, at Nedsættelse af Taksterne ikke skulde fremkomme ved en i Luften frit svævende Velvilje, som jeg naturligvis takker for, men at der er Dokumentation for, at Forrentningsforholdene i denne specielle Trafik er saadan, at Kravet om en Nedsættelse af Taksterne ikke kan afvises.

Rasmussen (Gylling): Jeg skal ikke gentage de Synspunkter, der fra vor Side blev fremsat ved Sagens første Behandling. Jeg vil kun gøre opmærksom paa, at vi er kede af, at det ikke er lykkedes at faa Forhøjelsen af Godstaksterne gjort noget mindre, men efter den Redegørelse, som Generaldirektøren aflagde i Udvalget, maa vi bøje os for den Kendsgerning, at det ikke kan lade sig gøre.

Vi vilde ogsaa gerne ligesom det ærede Medlem Hr. Carsten Raft have medvirket