

[Aksel Larsen.]

rekte Beskatning, idet det ingenlunde er sikkert, at der bliver Brug for en Takstforhøjelse, endsiges en saa stor Takstforhøjelse som her foreslaaet. Det er ikke for at insinuere noget, men vi har da oplevet i den senere Tid Beviser for, at Regeringen nærer en Forkærlighed for at skaffe Penge i Statskassen ved Hjælp af indirekte Skatter, og derfor er det vel ikke uberettiget at tænke sig, at den højtærede Finansminister ogsaa kunde ønske at bruge Jernbane- og Posttaksterne i saa Henseende.

Der bliver sagt af den højtærede Minister, at det er saa uhyre billigt med Gods-transporter herhjemme, og det har han givet Eksempler paa. Det er rigtigt, at vi har faaet en Del Eksempler paa, hvor billige Godstransporterne er, og en Del af disse Eksempler var ret interessante. Det var f. Eks. ret interessant at faa at vide, at man mente, at man uden Skade kunde sætte Prisen for Transporten af levende Svin i Vejret, fordi det vilde højst beløbe sig til 10 Øre pr. Gris, og det vilde aldeles ikke genere hverken Andelshaverne, Landbruget eller Eksporten. Forleden, da vi talte om Slagteriarbejdernes Lønninger, vilde Forhøjelsen medføre en Fordyrelse af 6 Øre pr. Svin, og det ansaa man for fuldstændig ruinerende for Landbruget. Saa det afhænger af, hvilke Synspunkter man anlægger, hvilket Udgangspunkt man har.

Jeg kan godt se, at Forhøjelserne er forholdsvis ringe for forskellige Varearter, men det, som det drejer sig om, er, at det dog er en Forhøjelse, og at det vil presse Prisniveauet i Vejret. Ministeren siger, at Statsbanernes Takster er saa lave, at Sejlskibsrederne klager over Konkurrencen. Saa vidt jeg ved, klager de ikke i Almindelighed over, at Statsbanernes Takster er for lave, men det er saadan, at hver stor Forretning vil favorisere store Kunder — maa-ske med Undtagelse af Nærtrafikken —, og Statsbanerne har deres Transportagenter, som naturligvis forsøger at tiltrække sig Transportmængder og i visse Tilfælde giver Favører til de store Kunder, hvilket kan bevirke, at de gaar over fra Sejlskibs-transport til Banetransport. Jeg siger ikke dette for at rette nogen Bebrejdelse mod Statsbanernes Ledelse for at være om sig, men jeg tror nok, at det er det Forhold, Sejlskibsrederne klager over, og ikke Statsbanernes Takster i Almindelighed.

Hvorom alting er, hvis man sætter Taksterne i Vejret, vil Taksterne for al anden Transport gaa i Vejret i tilsvarende Grad, og det maa virke til, at Prisniveauet

og Omkostningsniveauet højnes. Vi har hørt saa meget i den senere Tid om, hvor uendelig farligt det var, hvis Omkostningsniveauet gik i Vejret, saa det forekommer os ikke, at Staten med de Mænd i Spidsen, som fører netop denne Tale, selv skal gøre noget for at sætte Omkostningsniveauet i Vejret paa et Tidspunkt, hvor der ikke foreligger Bevis for, at det er nødvendigt.

Saa havde jeg Lyst til at sige et Par Ord om Nærtrafikken. Der er for mig absolut ingen Tvivl om, at Nærtrafikken omkring København er en Kæmpeforretning for Statsbanerne. Det kan vi selvfølgelig strides om, men jeg har min Overbevisning, og Ministeren kan for saa vidt ingen Overbevisning have, fordi han ikke fra Generaldirektoratet har kunnet faa Oplysninger om, hvordan det virkelig forholder sig. Men jeg mener ikke, man kan godkende de Principper, hvorefter man fastlægger Nærtrafikkens Takster. De fastlægges nemlig, saa vidt jeg kan dømme, udelukkende efter Hensynet til Konkurrencen med Sporvejene og Trolleybusserne og lignende Trafikmidler. Dér, hvor der kører Sporveje, og dér, hvor der kører Trolleybusser, kører Statsbanernes Nærtrafik billigt; dér, hvor disse konkurrerende Trafikmidler ikke eksisterer, kører man dyrt. Jeg synes ikke, dette er rigtigt. Jeg synes, at enten maa man anlægge Takstpolitikken efter, at Taksterne skal betale, hvad det koster at køre, eller ogsaa skal man anlægge den efter det Synspunkt, at man skal transportere Folk billigt til og fra deres Arbejde, efter den samfundsmæssige Betydning. Men at gøre det saadan, at man siger: vi kører om fornødent med Underskud, hvis det drejer sig om at konkurrere med Sporvejene eller Trolleybusserne, men dér, hvor de konkurrerende Trafikmidler ikke eksisterer, giver man til Gængæld Prisen en Tand, det anser jeg ikke for rimeligt.

Jeg vil mene, at Nærtrafikken i en By som København eller rettere i det, man kalder Hovedstadsområdet, bør være billig, fordi det er et Spørgsmaal om at transportere Folk til og fra deres Arbejde, og med den Udstrækning, København har faaet, er det umuligt for Indbyggerne i Almindelighed at bo klos op [af deres Arbejdssteder. De skal transporteres paa en eller anden Maade, og hvis de ikke har Biler og Benziner-mærker og alt det, har de ingen Chance, for Cykler er i hvert Fald ikke at faa nu, bortset fra, at Strækningerne ofte er for lange til, at man kan tilbagelægge dem paa Cykel paa rimelig Tid. Det er udmærket, at man efterhaanden er naaet til Arbejds-