

[Carsten Raft.]

telse. Det var en Beskrivelse af den officielle, organiserede Propaganda fra den dansk-orienterede Bevægelse i Sydslesvig under Valgkampagnen. Jeg synes, det ærede Medlem skulde tage derned og se paa det. Som aktiv Journalist har han jo Anledning til det, og jeg synes, det vil være værdifuldt, at en Mand, der med saa megen Iver beskæftiger sig med disse Ting her i Rigsdagen, selv danner sig et Begreb om Tingene.

Det, der egentlig giver mig Anledning til at tage Ordet, er ganske naturligt de Tal, som den højtærede Minister for offentlige Arbejder efter min Opfordring under Behandlingen af Tariflovene i Foraaret har meddelt angaaende Nærbanens Regnskab i Forhold til de øvrige Statsbaners. Jeg fremsatte dengang paa mit Partis Vegne Ønske om, at de Tarifforhøjelser, der var Tale om, ikke kom til at gælde for Omegnstrafikken, og vi fik Støtte af andre Partier. Vi opnaaede, at 8 pCt. blev sparet. Samtidig bad jeg, da vi maatte anse det for et Kompromis, om man ogsaa vilde komme med et Regnskab, saa vi kunde se, hvorledes det faktisk laa med den formodede store Indtægt paa Nærbanen. Denne Redegørelse er Ministeren nu kommet med, og jeg maa sige, at jeg synes, den ganske aabent giver Oplysning om, hvordan Forholdene er. Den højtærede Minister lægger saavist ikke Fingrene imellem, naar han meddeler, at det samlede Net giver et Underskud paa ca. 4 Mill. Kr., hvorimod det elektrificerede Net, som udgør 5 pCt. af det samlede Net, giver et Overskud paa 4½ Mill. Kr. under en stigende Udnyttelse af Materiellet, under en Sammenpresning af Passagererne, under en ustandseligt voksende Passagermængde. Naar man skal tage Hensyn til Forrentning og Afskrivning, er det meget vanskeligt at afgøre, hvor meget der er Indtægt, men alligevel indrømmer den højtærede Minister, at selv om Hensyn tages til Afskrivning og Forrentning, har der dog været et ikke uvæsentligt Driftsoverskud paa den elektrificerede Del af Nettet.

Derfor synes jeg i Virkeligheden, at der nu, adskillige Maaneder senere, er ført Bevis for den Paastand, jeg kom med dengang om, at S-Banesystemet er Malkeko for de øvrige Baner; at S-Banerne giver et ganske overordentlig stort Overskud, der betales af Folk, som paa Grund af deres Erhverv er nødt til at betale disse Kort og Billetter; Folk tvinges jo meget ofte til at bosætte sig ude i Omegnen, fordi der ikke er Plads inde i Byen, hvad der betyder en Forøgelse af deres Leveomkostninger og

et fint Resultat for Statsbanerne. Forholdet er altsaa det, at disse Mennesker faktisk betaler til fjerne Statsbanestrækninger, som ikke forrenter sig.

Det fremgaar med andre Ord af disse Regnskaber, hvis man tager det efter de almindelige Principper, som Statsbanerne benytter, at det var nu alligevel heldigt, at vi fik sparet Omegnens Beboere for de 8 pCt. Det havde været uberettiget at forhøje Tariffen med de 8 pCt., men det var ogsaa uberettiget at forhøje den med de 12 i Forhold til det gode Resultat, Regnskabet viser, ja, det var i Virkeligheden ogsaa uberettiget i 1940 at forhøje med de 20 pCt. Det er altsaa den ene uberettigede Forhøjelse efter den anden, og det betyder en særlig hemmende Byrde for de paagældende Mennesker.

Nu vil jeg antage, at man, selv om jeg nok tror, at den højtærede Minister godt forstaar alt dette, vil forsøge sig bag den Betragtning, at man ikke kan tage en Del af Nettet ud og behandle det paa en særlig Maade, men man maa have Lov til at sige, at denne Fæstning er faldet. Det var den højtærede Minister og hans Embedsmænd, der selv overgav Fæstningen ved de sidste Tariflove, da der blev lavet en anden Tarif for Billetterne til Omegnsnettet end for hele det øvrige Statsbanenet, og det blev understreget ved, at Kortene ogsaa kom ind under denne særlige Tarifiering. Om saa denne særlige Tarif er lidt mere eller lidt mindre høj — Fæstningen er faldet, hele Principet er brudt, vi er inde paa en særlig Tarifiering for hele denne Del af Systemet.

Det maa ogsaa erkendes, at denne Del af Nettet skiller sig ud paa en særlig Maade. De lange Strækninger har dog en intim Forbindelse med Sidestrækningerne, de lange Strækninger gennem Jylland, Strækningen fra København til Korsør, hvorimod det her drejer sig om en ganske speciel Funktion, der udøves af en ganske bestemt Form for Jernbaner, nemlig de elektrificerede. Det er i Virkeligheden en Sporvogn, det drejer sig om. Nu skal jeg ikke beklage mig over, at Statsbanerne har paataget sig denne Opgave — det afdøde Medlem af Folketinget Povl Drachmann var vist meget ivrig for det, og jeg kan kun se, det er godt, at det er gaaet saaledes —, men det kunde lige saa godt være Københavns Sporveje, der havde gjort det. Man kan jo se, hvor langt man kan køre for 20 Øre i København, fra den ene Ende af Byen til den anden, og saa kan man drømme om, hvor langt man kunde have kørt paa S-Banen, hvis den ikke skulde have bjerget Penge hjem