

[Carsten Raft.]

til at hjælpe Statsbanerne gennem Vanskelighederne. Det er et System, som har en ganske bestemt Form, ganske bestemte Opgaver, og det er ikke urimeligt at behandle det paa en ganske særlig Maade ogsaa tarifmæssigt. Men dertil kommer — og det er den højtærede Minister for offentlige Arbejder ikke blind for —, at dette System har sociale Opgaver, samfundsmæssige Opgaver at løse. Det giver sig Udtryk i, at der stadig, naar Hensyn tages til Forrentning og Afdrag, er gennemsnitlig 20 Mill. Kr.s Underskud for Statsbanerne hvert Aar, eller, som det hedder i Statsregnskabet: Statens Tilskud til Driften.

Skal man nu undersøge de Opgaver, der løses af Statsbanerne, hvorved det maa være rimeligt, at Staten tager fornuftigt og forsigtigt paa Tingene, vil jeg hævde, at den Opgave at bringe Omegnsbefolkningen ind til Arbejdsstederne i Byerne, navnlig de store Byer, hvorfra Folk er nødt til at flytte ud, er en rimelig Opgave for Statsbanerne, og det er rimeligt, at man ikke behandler dem efter alt for grove og hensynsløse, forretningsmæssige Metoder. Omegnen ønsker i Virkeligheden blot en reel Behandling, Tariffer, der svarer til, hvad det koster at holde disse Baner i Gang, en rimelig Nedsættelse, som betyder, at man ikke i særlig Grad skovler Penge ind ved det paagældende System og i særlig Grad forøger de paagældende Folks Leveomkostninger.

Man er maaske ikke rigtig klar over det Forhold, at hvis man holder sig til Abonnementskortene — det er i Virkeligheden dér, det brænder —, hvis man lader Billetterne beholde nogenlunde samme Tarif, men holder sig til Kortene, er det kun 4 af de 15 Mill. Kr., det drejer sig om, og en rimelig Nedsættelse dér vilde betyde meget ogsaa for Udbygningen og Udstykningen, medens den ikke vilde betyde noget væsentligt for Statsbanernes Regnskab; den vilde ikke medføre, at det ikke blev en god og rimelig Forretning stadig at have S-Baner; blot maatte de ikke være en særlig Malkeko til Disposition for Statsbanerne og til Aflastning af Statsbanernes andre Udgifter. Derfor henstiller jeg til den højtærede Minister, at man nu tager fat paa at overveje en lempeligere Tarifiering, særlig med Hensyn til Abonnementskortene. Mig faar Ministeren maaske nok Fred for, for det er kun en Gang om Aaret, vi har Finanslovdebat, men jeg kan forsikre Ministeren for, at han ikke faar Fred for Sogneraadene, Kommunalbestyrelserne og Amsraadene derude, og hvis de ikke gør deres Pligt, skal de nok faa

med Befolkningen at gøre, for Spørgsmaalet optager Befolkningen derude ganske overordentligt, og jeg kan love, at Ministeriet og Generaldirektoratet vil blive stærkt besøgt af Deputationer, der fremsætter Ønsker i saa Henseende. Da jeg er klar over, at jeg ikke kan vente, at Ministeren i Morgen kommer med Ændringsforslag til Tarifloven, vil jeg bede om, at det Skøn, Ministeren denne Gang har opstillet, bliver en fast Institution i Statsbanernes Regnskab, saa at S-Banerne udskilles af Regnskabet og vi faar en virkelig Oversigt, ikke alene over, hvor store Indtægter de giver, men ogsaa, i hvor høj Grad Indtægterne stiger.

Der er enkelte Spørgsmaal fra Finanslovdebatten, som Ministeren har svaret paa, bl. a. meddelte Ministeren, at der i Rush-Tiden af tekniske Grunde ikke kan sættes flere Tog ind paa S-Banerne. Det er beklageligt, for saa varer det ikke mange Aar, før Publikum bliver staaende paa Perronerne og ikke kan komme med. Om Eftermiddagen kan Dørene lige netop lukkes, ofte kører Togene med Døre, der ikke er lukket, og Folk hænger halvt ud af Toget. Med den Bebyggelse, der finder Sted i Øjeblikket, maa man vente, at Kapaciteten snart bliver overskredet. Hele Apparatet er ved at blive sprængt. Saa er der forskellige Udveje, bl. a. den ikke fjerntliggende at lade Trolleyvognene aflaste Statsbanerne en lille Smule, men det er udelukket. Der er den temmelig revolutionerende Ordning at lade Damp-togene standse i Holte og lade Passagererne stige om til S-Togene, saa at Passagererne udelukkende indbringes fra Holte til København Hovedbanegaard med S-Tog. Saa kunde der køre Tog med 3—4 Minutters Mellemlum, og saa var der ingen Grænser for, hvad de kunde tage. Endelig er der den Udvej at udbygge Linierne, men den er bekostelig. Men vi er ved Sprængningspunktet, vi maa tage en Beslutning før eller senere. Mig bekendt er Belastningen faldet en 5—10 pCt. i Efteraarsmaanederne, men der er ikke den fjerneste Tvivl om, at blot med de Bygninger, der er i Gang i de paagældende Stationsomraader, vil Bristepunktet allerede til Foraaret være naaet og overskredet.

Men der er andre Trafikproblemer derude, som jeg vil henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa. Jeg læste i Pressen forleden Dag, at Ministeren havde kørt med Slangertoget. Slangertogbanen er et 30 Aar gammelt Problem, som er drøftet i det uendelige, men nu tror jeg, at vi er kommet til et uheldigt Punkt, idet Ministeren siger, at der er ingen Grund til at kriti-