

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

trygt kan vente dér, hvis Toget ikke er ved Perron ved de rejsendes Ankomst.

Det ærede Medlem Fru Inger Gautier Schmit var ogsaa inde paa Betragtninger om Trafikken paa Gribskovbanen og spurgte, om der ikke fra Ministeriet for offentlige Arbejders Side kunde gøres noget for at forbedre denne Trafik. Det ærede Medlem var klar over, at Ministeriet ikke har større Mulighed for ved direkte Paabud at blande sig i Banens Tilrettelæggelse af Trafikken, men mente, at der dog fra Ministeriets Side maatte kunne gøres en vis Indflydelse gældende over for Banens Ledelse. Jeg vil gerne hertil sige, at det er vort Indtryk i Ministeriet, at der af Gribskovbanen udføres et saa godt Arbejde, som det under de forhaandenværende Forhold er muligt: Banen har en i sig selv besværlig Drift, fordi det er en Gaffelbane, og kun under Krigen har dens Drift givet Overskud af en saadan Størrelse, at der har kunnet blive Kapital tilovers til Nyanskaffelser. Imidlertid har man for nylig faaet leveret nogle Skinnebuser, og da Banen nu ogsaa har faaet Lov til at forøge sin Kørehastighed, tror jeg, at Rejseforholdene allerede i den nærmeste Fremtid vil blive en Del bedre. Hvis det Lovforslag om Statshjælp til Modernisering af Privatbanerne, som for Tiden er til Behandling i dette høje Ting, bliver gennemført, vil Banen i øvrigt faa Mulighed for yderligere at forbedre Forholdene for det rejsende Publikum. Det er mig bekendt, at Banens Planer i saa Henseende er udarbejdet.

Det ærede Medlem Hr. Tholstrup har omtalt Taksterne paa S-Banen og ment, at Taksterne for S-Togene ikke skulde være dyrere, end Omkostningerne faktisk betinger.

Dette vilde for det første være et afgjort principielt Brud paa hele Statsbanernes Takstsystem, der — bortset fra ganske særlige Regler for Billetpriser lokalt inden for Bybanens Omraade — altid bygger paa samme Takster baade for Person- og Godstrafik for samme Kilometerafstand paa alle Strækninger, uanset Driftsresultatet paa disse og uden Hensyntagen til, om den enkelte Strækning maa antages at være mere eller mindre udbyttegivende. Jeg anser det for principielt overordentlig farligt at prøve paa at ændre heri, idet Konsekvenserne deraf jo i Virkeligheden kunde blive en Række af forskelligartede Takstændringer under Hensyn til Banernes Rentabilitet. Rent eksempelvis ligger det nær at antage, at Strækningen København—Roskilde er endog særdeles udbyttegivende under Hen-

syn til denne Strækningens meget stærke Udnyttelse af Tog til og fra 3 forskellige Baner, herunder hele Forbindelsen via Korsør til og fra Jylland—Fyn, og det vilde vel være naturligt for Beboerne ved en saadan Strækning ogsaa at kræve Særtakster, for saa vidt saadanne gennemføres paa S-Banestrækningerne, ikke mindst fordi Befolkningen f. Eks. ved Roskildebanen utvivlsomt stærkt vil fremhæve, at den jo ikke har de meget store Goder i trafikal Henseende, som Beboerne ved S-Banestrækningerne har.

Hertil kommer, at det i sig selv er saare vanskeligt at gøre op, hvorledes Indtægtsforholdene og Udgiftsforholdene i Realiteten stiller sig for S-Banens Vedkommende. De Forsøg, man baade tidligere og senest i Fjor, delvis foranlediget af Omtale her i den høje Rigsdag har foretaget paa en regnskabsmæssig Opgørelse, har vist, at der paa en Række Punkter saavel for Indtægternes som for Udgifternes Vedkommende maa anstilles Skøn; navnlig er det ikke muligt regnskabsmæssigt at give det rigtige Udtryk for Beløbene til Forrentning og Afskrivning, dels som Følge af Statsbanernes Regnskabsordning, dels som Følge af de i Tiderne foretagne Ændringer i Princip for Afskrivning og Forrentning.

Endelig bør det vistnok tilføjes, at det gunstige økonomiske Resultat paa S-Banen i ikke ringe Grad skyldes de ekstraordinære Vilkaar med stærk Overfyldning af mange Tog, fordi man ikke kan køre mere. Under mere normale Tider kan disse i Virkeligheden utilfredsstillende Vilkaar næppe opretholdes, og man maa derfor imødesee betydelige Udgifter til Udbygning af Anlæg og Materiel. Elektrifikationsarbejderne og Anlæg af 3die—4de Spor Hellerup—Klampenborg koster ca. 30 Mill. Kr., og ud over Udgifter til Forrentning maa der regnes med hurtigere Afskrivning paa Anlæg med saa stort Slid under den intensive Drift.

Saa vidt jeg opfattede det, udtalte det ærede Medlem Hr. Ladefoged, at mere end Halvdelen af Indtægten stammer fra Nærtrafikken. Dette er ikke rigtigt. Mere end Halvdelen af samtlige Rejser foretages i Nærtrafikken, men det er jo kun ganske korte Rejser og derfor kun en langt mindre Del af Personbefordringsindtægten, og den samlede Personbefordringsindtægt paa ca. 167 Mill. Kr. i 1946—47 udgjorde kun rigeligt Halvdelen af Statsbanernes samlede Indtægt paa ca. 309 Mill. Kr. Af Godsbe- fordringens ca. 120 Mill. Kr. falder kun en forsvindende Del paa S-Banerne.

De ærede Medlemmer Hr. Heilesen og