

### [Carsten Raft.]

melse med en almindelig fair opfattelse, og det er ikke rigtig tiltalende, at staten benytter det monopol, der her er tale om, til at påtvinge denne del af befolkningen ganske bestemte udgifter.

Jeg skal ikke sige mere om denne diskussion, og jeg synes heller ikke, det er nødvendigt at gøre det ved denne lejlighed, men jeg har fremsat disse bemærkninger for at motivere det rimelige i at drive imødekommenheden lidt længere og undersøge, om ikke denne ganske lille lettelse, som klippekortene ville betyde, kunne gennemføres.

Det er vel et spørgsmål, om ikke hele dette system bør behandles i en helt anden grad for sig selv. Generaldirektoratet står jo alene med sin opfattelse, og folk forstår den ikke. For et par dage siden sagde en højtstående embedsmand i Københavns kommune, direktør Bjerregaard, at han forstod overhovedet ikke meningen med det. Jeg kender ikke så nøje til det, men jeg ved, at der er megen uro om forholdet, og at disse urimelige spring i taksterne, således at man betaler 20 øre for en lang, lang strækning, hvorefter taksterne pludselig springer i vejret, afstedkommer denne uro. Jeg synes, det ville være naturligt, om ministeren ville tage disse spørgsmål op til undersøgelse, så man fik en redegørelse for alle de muligheder, der var for at imødekomme kritikken. Dette spørgsmål kunne lige så godt være løst af hovedstadskommunerne. Det kunne lige så godt være dem, der havde denne trafik. På eet område har de haft mulighed for det, nemlig ved — ja, undskyld, det er komisk at nævne det, men det er ikke banens skyld, at den er blevet komisk — Slangerupbanen. Her var der et tilbud om at gennemføre en løsning, men det ville staten ikke have, og nu står man der. Jeg ved ikke, hvor mange ministre jeg har sagt det til, og hvor mange gange jeg har sagt det, men jeg ved, at banen stadig ligger i den samme idyl, og folk, der skal til det meget befolkningsrige område, kører den urimelige omvej med S-banen og derefter med rutebil. Der holder på hver eneste S-banestation til Holte rutebiler, der kører tungt lastede over til Slangerupbanens område. Der er ikke sket noget som helst, siden statsbanerne overtog Slangerupbanen; opgaven bliver ikke løst.

Det er blevet meddelt, at et personale på 80 mand er vokset til 200 mand, og det er naturligvis en forandring, men passagerantallet skal være gået ned med flere hundrede, så forandringen er ikke motiveret. Sandheden er den, at til trods for den allerede eksisterende bebyggelse i Slangerup-

banens terræn, så hører man om byudviklingsekspertes og udvalg, der vil lægge baner ad befolkningsvejene langs Hørsholmvejen, som ikke eksisterer endnu, og langs Køgevejen, men Slangerupbanen, som trafikerer nogle af de folketalrigeste distrikter, som overhovedet findes indenfor hovedstadsområdet, ligger fortsat hen på en fuldkommen akavet måde, og idyllen breder sig. Der kørte nok nogle flagsmykkede tog, da staten overtog banen, der blev drukket nogle flasker portvin, og så sænkede stillheden sig over banen igen. Jeg vil gerne spørge, om forøgelsen af personalet betyder, at man forbereder den elektrificering, som ikke er så forfærdelig svær at gennemføre, om man altså er indstillet på at imødekomme de meget stærke krav, der er i befolkningen.

Om selve lovforslaget skal jeg gerne sige på samme linie som det ærede medlem hr. Elgaard, at der kan for os ikke være nogen tvivl om, at når et stort statsforetagende, hvis underskud må dækkes af skatteborgerne, møder med store og hurtigt stigende underskud, må man foretage sig en eller anden ting, det lader sig ikke bestride, og vor mulighed er her foreløbig at foreslå en takstforhøjelse. Der er ikke noget grundlag for at kritisere det. Jeg tror ikke, at de skatteborgere, der uden at have nogen som helst rigtig forbindelse med statsbanerne skal betale disse store underskud, vil finde det urimeligt, at taksterne forhøjes.

Dernæst vil jeg gerne have lov til at sige, at jeg synes, ministeren har haft en meget heldig hånd med hensyn til de nærmere forslag, han har fremsat om takstforhøjelsen. Det gælder jo — ja, der er så mange ting, der kan tages i betragtning —, men det gælder først og fremmest om, at der er en vis rimelighed i et sådant forslag. Og der er en vis rimelighed i det, når man f. eks. kan anføre, som ministeren kan, at i andre lande er besparelsen ved en returrejse ikke nær så stor som herhjemme. Man må imidlertid tage i betragtning, at det også gerne skal være sådan, at forhøjelserne ikke nedsætter rejselysten og bliver kostbare for statsbanerne. Spørgsmålet løses dog formentlig, fordi folk skal hjem igen, når de engang er rejst ud. Jeg synes, det er en meget heldig løsning, der foreslås, en praktisk og nem løsning, der let lader sig realisere. Jeg synes, at af alle de ting, man har spekuleret på ved denne lejlighed, har man utvivlsomt fundet den bedste vej, og jeg takker ministeren derfor.

De småforslag, der er til forbedringer og forhøjelser, hvad ikke behøver at være det samme, skal jeg ikke udtale mig om. Vi er