

[Tholstrup.]

regnskab, men om man ensidigt skal lade forhøjelserne gå ud over persontrafikken, er meget tvivlsomt, idet det kan fortolkes som et misbrug af transportmonopolet, om man her lægger vægt på kun at forhøje billetprisen. Den oprindelige tanke må være, at statsbanerne skal tjene befolkningen, men sådan, at der betales ligeligt for det, man nyder. Fremtidige bestræbelser på at opnå balance må gå i retning af, at de forskellige transportområder kan hvile i sig selv, således at persontrafikken eller en del heraf ikke skal bære et underskud på godstrafikken.

Statsbanerne beskyldes ofte for at føre en takstpolitik, der går ud over småskibsfarten og vognmændene. Hvis denne transport er den mest økonomiske, er det et tab for samfundet, når man på kunstig vis med stort tilskud fra skatteyderne omlægger den. Noget sådant må nedsætte vort lands konkurrenceevne overfor udlandet. Jeg vil nævne et enkelt eksempel på en uøkonomisk måde at transportere gods på. Før statsbanerne overtog de sydfynske baner, transporteredes grynmøllens produkter fra Svendborg til Sønderborg med en lille pakkebåd; det var en lille, kort sejlur. Disse varer bliver nu læsset i jernbanevogne og kørt den lange vej op over Odense og Lille-Bæltsbroen ned gennem Sønderjylland og tilbage til Als, en lang, lang tur, som uvægerligt må være dyrere end den lille, korte sejlur. Det er en usund måde at benytte trafikmidlerne på.

Når jeg nævnte en del af persontrafikken, tænkte jeg især på nærtrafikken. Det er forkert at lægge nærtrafikken hindringer i vejen eller pålægge den særlige byrder, idet nærtrafikken er et meget vigtigt led i den spredning af befolkningen, som modvirker en for stor sammenklumpning her i hovedstaden og andre større byer i landet. Nærtrafikken har netop til formål at betjene det publikum, som foretrækker at leve ude i sunde, luftige omgivelser fremfor at være sammenstuede, men de bør ikke straffes af den grund. Det bør være således, at statsbanerne netop beregner billetprisen efter det, som det i realiteten koster at transportere, og ikke efter et forgodtbeholdende, så man tager, hvor man har nemmest ved at tage. Skal disse mennesker først betale en

høj pris for deres billet og derefter i form af skattetilskud betale en del af de andres billetter eller en del af den billige fragt til fordel for erhvervene, som nyder godt af de billige fragter, er vi langt ude. Vi mener, at erhvervene selv må betale for deres transport, og transportudgifterne bør ikke lægges nærtrafikken eller skatteyderne til byrde.

Jeg vil i den forbindelse gerne spørge den højtærede trafikminister, om det ikke vil være nyttigt for både befolkningens og ærede medlemmers kendskab til statsbanernes interne regnskab, at vi her i tinget fik en redegørelse for, hvorledes det forholder sig med de enkelte transportområders rentabilitet. Jeg ville meget gerne vide, hvorledes vognladningsgodsområdet klarer sig, hvorledes det går med personbefordringen, stykgodsbefordringen, færgefarten, for slet ikke at tale om nærtrafikken, i særdeleshed S-togtrafikken. I almindelige private regnskaber deler man områderne op for at se, hvilke grene af virksomheden der betaler sig; det burde også være tilfældet med statsbanernes regnskab. Det er muligt, man har det indenfor statsbanerne, men så bør disse regnskaber være tilgængelige for offentligheden, således at vi her i tinget i fremtiden får lettere ved at tage stilling til lovforslag om takstforhøjelse o. lign. Men da statsbanernes underskud er så højt, som det er — meget nær 100 mill. kr. — kan vi ikke se andet, end at vi må støtte nærværende lovforslag, som går ud på, at vi skulle nærme os balance i dette regnskab.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg mener, at jeg i min fremsættelsestale ret fyldigt har gjort rede for årsagerne til, at vi ønsker en forhøjelse netop af taksterne for persontrafikken, og jeg skal derfor ikke gå ind i nogen diskussion om dette punkt.

Det ærede medlem hr. Tholstrup spurgte mig, om det ikke var muligt, at det høje ting fik statsbanernes regnskab forelagt, så at man kunne se, hvorledes det så ud med regnskabet for hver enkelt transportgruppe, transport af personer, af gods o. s. v., o. s. v. Jeg tror, dette vil være meget, meget vanskeligt, for der er jo for så vidt ikke noget af det, der står ene; det ene griber ind i det andet, og jeg vil anse det for omtrent