

[Aksel Larsen.]

Naturligvis var det lidt stærkt sagt, men der er noget om det, at skulle en rigsdagsmand gøre noget for at gøre sig populær på egnen, kunne han foreslå, at der blev anlagt en bane, og så kunne man passende pålægge statsbanerne, at denne bane blev anlagt. Nu ser jeg ikke bort fra, at mange af disse, som man kalder det, sidelinjer har spillet en uhyre stor rolle for ophjælpningen af de pågældende landsdele, og at de også har spillet en kulturel rolle; men de har i al deres tid være en økonomisk belastning for de danske statsbaner, og flertallet af dem eksisterer endnu. Ja, statsbanerne har oven i købet måttet overtage en del privatbaner. Jeg finder, det var rimeligt, at statsbanerne gjorde det, men det har utvivlsomt ikke været til statsbanernes økonomiske fordel.

Det er nu engang lovgivningsmagten, der har ansvaret for, at statsbanerne er blevet den forretning, de er blevet, og så kan man ikke stille et strengt krav om, at statsbanerne skal forrente sig, eventuelt give overskud som et privatkapitalistisk forretningsforetagende.

Jeg kunne ønske i anledning af de takstforhøjelser, der her er foreslået, at vi kunne få en undersøgelse af, hvorledes de forskellige statsbanevirksomheder betaler sig, giver overskud eller underskud. Vi har diskuteret det før her i tinget. Jeg erindrer en diskussion, vi engang havde om den københavnske nærtrafik efter elektrificeringen. Da fik vi den forklaring fra statsbanernes generaldirektorat, at det var en fuldkommen umulighed at skille nærtrafikens regnskab ud fra den almindelige statsbanetraffiks regnskab, og man kunne derfor ikke sige, om den betalte sig, eller den ikke betalte sig. Jeg tillader mig at sige rent ud: jeg tror ikke på det. Jeg er aldeles overbevist om, at det kan lade sig gøre at undersøge, hvorledes hver enkelt statsbanestrækning i dette land betaler sig, om den giver overskud, eller den giver underskud, eller om regnskabet akkurat balancerer, og jeg ville finde det rimeligt, at en sådan undersøgelse blev foretaget. Måske kan det ikke nås, medens det udvalg, der skal beskæftige sig med dette lovforslag, arbejder, men det burde i hvert fald gøres — og gøres så hurtigt som muligt — fordi det dog kunne være med til at danne grundlaget for udarbejdelsen

af en plan for, hvorledes statsbanerne skal drives fremover, hvilke statsbanestrækninger der skal opretholdes, og hvilke der ikke skal opretholdes. Jeg gentager: efter min opfattelse er der mange af de urentable statsbanestrækninger, som er anlagt i temmelig høj grad af såkaldt politiske grunde. Det er ikke helt rimeligt at forlange, at de statsbanestrækninger, på hvilke mængden af personer og gods, der beføres, er stor, skal have højere indtægter for at være med til at betale underskuddet på de statsbanestrækninger, om hvilke man, da de blev anlagt, måtte vide, at de kun kunne komme til at give underskud.

Jeg tror, det ville være rimeligt, om man skilte regnskabet for hovedstadens nærtrafik ud fra det øvrige statsbaneregnskab, ja, ikke sådan at det fuldstændig skulle forsvinde fra statsbaneregnskabet, men sådan at det ikke gik i én pulje. Man burde se på, hvad der er nødvendigt, for at nærtrafikken kan betale sig — med skyldig hensyntagen til, at der også her er et absolut samfundsmæssigt behov for trafik, som må tilgodeses.

Det er vel i det hele taget sådan, at statsbanerne ikke bør betragtes som et forretningsforetagende, men som en samfundsmæssig institution, af hvilken man ikke kan kræve, at den skal bære sig eller give overskud. Man kan være glad, hvis den er i stand til det, men vi er klar over, at statsbanerne kan vi ikke undvære. At det så muligvis kan være nødvendigt at nedlægge en del sidelinjer, ikke blot fordi de er urentable, men også fordi der ikke er behov for dem, er en anden sag. Det ville stille statsbanernes regnskab gunstigere, og jeg synes, man bør overveje det.

Jeg beklager meget, at det ser ud til, at planerne om et trafikråd og en samordning af hovedstadens trafik ikke alene skal syltes, men at der overhovedet ikke skal blive noget ud af dem, i hvert fald ikke inden for overskuelig fremtid. Det ville dog være rimeligt, om man havde, om jeg så må sige, et fælles trafikelskab for hovedstadstrafikken; hvis man havde det, ville det nok vise sig, at det ikke var nødvendigt at komme med sådanne forhøjelser, som man her foreslår, i hvert fald ikke for hovedstadstrafikkens område. Jeg kan godt se, at det er nødvendigt, hvis man tager statsbanernes regnskab som helhed, men