

[Aksel Larsen.]

jeg kan som sagt ikke godkende dette synspunkt.

Lad mig for øvrigt også komme med den bemærkning — jeg erkender, at jeg måske taler lidt rodet — at jeg ikke er tilbøjelig til at godkende det system, som blev indført i sin tid, da Bramsnæs var finansminister, at statsbanerne skal forrente og afskrive deres anlæg. Jeg betragter det som samfundsinvesteringer, og det kan kun give grund til unyttigt bogholderi, altså ekstra bogholderiudgifter, at man forlanger forrentning og afskrivning. I virkeligheden er det noget, der kun sker på papiret, det går fra den ene lomme til den anden. Hvis man ikke havde denne regel om forrentning og afskrivning, ville det vise sig, at statsbanernes underskud var temmelig lille, i hvert fald hvis jeg skal regne med den forklaring, jeg har fået af den højtærede minister, som gjorde opmærksom på, at udgifterne til afskrivning og forrentning efter de seneste oversigter er 68 mill. kr., medens driftsunderskuddet er på — jeg har lov til i denne forbindelse at sige kun — 28 mill. kr. Jeg tror, man skal holde op med at forlange afskrivning og forrentning af en samfundsmæssig virksomhed som statsbanerne. Hvis man gør det, kommer regnskabet til at tage sig noget gunstigere ud, og så behøver man ikke at skride til panikforanstaltninger.

Jeg tror som sagt også, at man skal foretage en undersøgelse af, hvilke statsbanevirksomheder og statsbanestrækninger — det være sig til lands eller til søs — der betaler sig, betaler sig godt eller betaler sig dårligt, og så tage det i betragtning, når man skal til at regulere taksterne. Jeg er sikker på, at hvis man gør det, vil man være i stand til at undlade den, som jeg synes, urimeligt høje takstforhøjelse for de bedst trafikerede strækninger på statsbanerne.

Lad mig også i den forbindelse sige, at det forekommer mig urimeligt, at der er så stor en forskel på kilometertaksten inden for det område, man kalder Københavns

bybane, og nærtrafikken i hovedstadsområdet uden for København. Jeg henstiller, at man i udvalget, i partierne og i regeringen overvejer disse spørgsmål, og jeg håber, at lovforslaget, når vi genser det efter udvalgsbehandlingen, hvad disse sager angår, vil være blevet betydeligt forbedret.

Carsten Raft: Jeg kan udtale min tilslutning til de almindelige betragtninger, som mit partis ordfører er kommet med, og jeg er glad for på den måde at kunne hellige mig det område, der interesserer mig allermost, og som jeg har tilhørt gennem mere end 30 år, det område med den store og stadig voksende befolkning, hvis interesser er særlig i klemme i denne henseende, som de har været det så tit. Til gengæld tror jeg, man denne gang vil møde en meget enig optræden af denne befolkning, og jeg tror, den højtærede trafikminister og andre vil se mange gode kammerater og partifæller derudefra komme ind for at tale med dem om dette lovforslag.

Denne idé, dette system med en i virkeligheden fælles tarif over hele landet, er vist egentlig et fortidslevn fra dengang, da togene bumlede så nogenlunde på samme måde over hele landet og konduktørerne gik udenfor på trinbrættet og billetterede. Jeg tror, det var færdig fra det øjeblik, da trafiksystemerne forandrede sig fuldstændigt i forhold til hinanden. Der er ingen som helst tvivl om, at f. eks. den københavnske nærtrafik med sin kolossale belastning intet har at gøre med den tynde trafik på ensomme strækninger i Jylland, og den kan ikke og bør heller ikke behandles ud fra samme synspunkter. Det må under disse forhold være naturligt, at man ikke bare siger: der skal forhøjes så og så meget; der skal gælde den og den pris. Man må prøve at undersøge, hvordan de økonomiske resultater af disse systemer er; betaler de sig nogenlunde, eller er de i større eller mindre grad årsag til det store underskud, statsbanerne har?

Det har altid været svært at trænge ind