

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rejser ud med statsbanerne, tager de også hjem med statsbanerne. Derfor forhøjes dobbeltbilletterne praktisk taget ikke. Der er ganske vist foreslået en forhøjelse på 8 pct. på dobbeltbilletterne, men når vi samtidig afskaffer hurtigtogstillægget, som jo i høj grad spiller ind, når der er tale om dobbeltbilletter, i hvert fald for de allerfleste rejser, bliver der praktisk taget ingen forhøjelse på dobbeltbilletter, der bliver oven i købet i visse tilfælde tale om en mindre nedsættelse for disses vedkommende. Det store kontingent rejser som sagt på dobbeltbilletter, og det er dem, vi ikke skal ramme for stærkt. Der er nemlig en alvorlig fare for, hvis vi rammer dem for hårdt, at de går over til at køre i bil; det er der mange der gør i forvejen, men i så fald forstærkes trangen til at slå sig sammen om at leje en bil — der er jo mange, der kan køre — og så går vore indtægter ned. Derfor må vi skåne de rejsende, kan man sige, på dette område ud fra et rent forretningsmæssigt synspunkt.

Når vi så kommer til abonnementskortene, forstår jeg udmærket de betragtninger, der er gjort gældende her i dag og også i pressen, at de, der har abonnementskort til statsbanerne, er de faste og de gode kunder. Det er jo klart, at faste og gode kunder skal man gøre noget for. Jeg har nu aldrig opdaget, at man, selv om man er aldrig så fast en kunde i en forretning, så havde den fordel, som faste kunder ved statsbanerne har. Sådant en forretning kunne jeg godt lide at få anvist, en forretning, som både skal handle med det ene og med det andet. For hvad er tilfældet med disse abonnementskort?

Jeg kan for det første nævne de forhøjelser, der er sket siden 1939 for de forskellige kategorier af billetter, så kan man se, hvor rimeligt det er, at vi nu foreslår priserne på abonnementskort forhøjet. Enkeltbilletter er siden 1939 steget med 96 pct., dobbeltbilletter er steget med 122 pct., bybanebilletter er steget med 175 pct., abon-

mentskort på strækninger er steget med 80 pct., og abonnementskort på samtlige stationer er steget med 60 pct. Altså har den kampagne, som først og fremmest det ærede medlem hr. Carsten Raft har været eksponent for her i det høje ting, hver gang der har været takstforhøjelser til diskussion, ført til, at priserne på abonnementskort ikke er fulgt med i den almindelige udvikling for billetpriserne inden for statsbanerne, og der har også denne gang været visse tendenser til at prøve på at slå det i stykker. Jeg havde oprindeligt tænkt mig at skulle have 20 pct., men har reduceret det til 15 pct. Men jeg kan ikke se nogen rimelighed i, at abonnementskort hele tiden skal gå fri af forhøjelser, medens samtlige andre grupper af billetter bliver dyrere, for til sidst bliver det sådan, at de, der har abonnementskort, skal køre gratis, og det kan der dog ikke være nogen rimelighed i.

Nu siger man — det har også været nævnt af ærede ordførere her i dag — ja men pas nu på. Hvis en mand skal betale 10 øre mere om dagen for at køre på kort på S-banen, går han hen og køber sig en bil. Jeg kender godt det med dråben, der får bægeret til at flyde over, men her er tale om meget små dråber. Jeg tror ikke, at nogen vil finde på at købe bil, fordi de skal ofre 25-30 kr. mere om året på et abonnementskort. At der er mange, der køber bil alligevel, er en kendsgerning, det ses af statistikken. Ganske uanset om vi forhøjer taksterne eller ej, stiger antallet af bilister for hver eneste dag, der går. Men at det skulle have nogen relation til en forhøjelse på en halv snes øre om dagen, tror jeg ikke der er megen ræson i.

Så har man været inde på, at det er urimeligt, at der findes et område, hvor man kan køre for 55 øre, hele området inden for Københavns bybane, men at taksterne, så snart man kommer udenfor, er højere. Ja men er det ikke urimeligt, at den mand, der med sporvogn kører fra Nørrebros Runddel til Blågårdsgade hver