

**[Aksel Larsen.]**

solgte de „Heimdal“ til statsbanerne og følte altså ikke trang til at opretholde en privatorganiseret og privatdrevet færgerute.

Hvad angår S-banen, så siges det i betænkningen, at „statsbanernes beregninger viser imidlertid, at S-banetrafikken giver et betydeligt underskud“.

Jeg vil gerne tillade mig at spørge udvalget: er dette dokumenteret? Er det muligt at få nærmere oplysninger herom? Jeg kan i hvert fald ikke erklære mig tilfreds med en sætning om, at statsbanernes beregninger viser, at S-banetrafikken giver underskud. Rent åbent sagt: jeg har mine tvivl om, at S-banetrafikken giver underskud. Jeg er tilbøjelig til at tro, at den giver overskud, og hvis man vil have mig til at tro på, at den giver underskud, så ønsker jeg det i hvert fald dokumenteret.

I øvrigt er spørgsmålet om hovedstadens såkaldte nærtrafik jo uendelig forkludret. Hvis vi fik hovedstadens nærtrafik samlet under én hat, var det jo muligt, at man kunne indrette nærtrafikken således, at den både tilfredsstillede behovet, at den havde rimelige takster, og at den ikke gav underskud, som den altså nu giver. Her synes foreløbig ikke at være nogen vej frem. Imidlertid kan en påstand fra statsbanerne om, at S-banetrafikken giver underskud, ikke få mig til at være velvilligt stemt over for forslaget om at forhøje taksterne også for S-banetrafikken.

Medens jeg er ved S-banetrafikken, lad mig så sige, at det er selvfølgelig meget godt, at den højtærede minister for offentlige arbejder i udvalget og gentaget i betænkningen giver løfte om overvejelser vedrørende et skattefrit fradrag for transportudgifter. For så vidt kan det være rigtigt, hvad den højtærede minister skal have sagt, at det kan ikke være statsbanernes sag at virke som et supplement til den sociale lovgivning, men løfter om, at man vil overveje spørgsmålet om et skattefrit fradrag for særlige befordringsudgifter, ja, hvor meget de er værd, ved jeg jo ikke. Jeg ved ikke, om de er afgivet på den samlede regerings vegne, eller om der er noget positivt i, at man vil overveje — en overvejelse kan jo godt resultere i noget negativt — så heller ikke løftet om overvejelser kan stemme mig mildere.

Med henblik på S-banen tillader jeg mig også at gøre en bemærkning om den planlagte Lundtoftebane. Jeg ved kun dels fra aviserne, dels fra finansudvalgets aktstykker, at statsbanerne nu via ministeren søger en bevilling på 25 mill. kr. til anlæg af den såkaldte Lundtoftebane, og det hævdes, at efter statsbanernes kalkulationer skulle denne bane, omend ikke straks ved dens færdiggørelse, så i løbet af en årrække, kunne give et overskud, så man kan klare både forrentning og afdrag. Jeg kender ikke disse beregninger, men det fremgår i hvert fald af det, der er kommet frem, at i de første år efter at den er færdigbygget, regner man med at få et underskud, formodentlig såvel et driftsunderskud som et endnu større underskud, hvis man stadig vil indkalkulere forrentning og afskrivning.

Ja men må jeg så ikke spørge, hvad meningen er med det hele? Man beklager sig over, at statsbanerne har underskud, og så vil man her give førsteprioritet til en bane, om hvilken man vel må regne med, at den i hvert fald en årrække efter sin færdiggørelse vil forøge statsbanernes underskud. Jeg er ikke modstander af Lundtoftebanen, sandsynligvis bliver den nødvendig, men den skal bygges i et område, hvor der foreløbig ikke er trafikbehov eller er et meget ringe trafikbehov. Både ud fra et hensyn til befolkningen og ud fra et hensyn til statsbanernes ønske om at rette økonomien op var det dog rimeligt, at man tog sig af visse baner, som går eller er beregnet at skulle gå igennem omtrent fuldt udbyggede områder, hvor der allerede eksisterer et fuldt tilstrækkeligt trafikbehov. Jeg tænker på en virkelig udbygning af Hareskovbanen og anlæg af banen langs Køge Bugt. Jeg tillader mig at henstille til tingets, til finansudvalgets, til den højtærede ministers og til statsbanernes overvejelse, om man ikke bør ændre rækkefølgen for disse nye S-baner og give Hareskovbanen en førsteprioritet, Køge Bugt-banen andenprioritet, og så lade Lundtoftebanen komme derefter, og jeg henstiller, at man endda meget snart får taget fat på at gøre noget ved Hareskovbanen.

Hvad angår kravet om et særligt udvalg, der skal se på statsbanernes økonomi, rationaliseringer o. s. v., er jeg ikke sympatisk indstillet over for den tanke. Jeg finder, at