

have sin naturlige Grund dert, at denne Banestrækning har vist sig at svare virkelig god Regning. Der er jo ingen Del af det hele Statsbanenet, som betaler sig saa fortræffeligt som Klampenborgbanen, og der er altsaa intet ingen Grund til her at foretage nogen Forhøjelse af Taksterne af Hensyn til, at disse maatte ere lavere end paa andre tilsvarende Strækninger. Sagen er nemlig den, at paa denne Strækning kommer den almindelige Betragtning ikke frem, som ellers gælder, og som taler imod at indrømme en saadan billigere Takst for kortere Rejser, nemlig den, at Toget dog maa føres videre paa en lang Strækning. Klampenborgbanen er en afluttet Bane, hvor Toget kun gaar mellem de to Yderpunkter, og der er ikke Tale om at føre Toget længere frem, saaledes som der er Tale om, naar man vilde overføre dette f. Eks. paa Roskildebanen og have en tilsvarende lav Takst til Glostrup eller Taastrup; her er det nemlig givet, at Togene maa gaa videre og maa have den Størrelse, som er nødvendig for Befordringen paa samtlige disse Strækninger. Det er den Omstændighed, at dette ikke er Tilfældet paa Klampenborgbanen, der gør det saa naturligt der at have en saadan lav Takst. Dette har jo ogsaa vist sig at svare i den Grad Regning, at Indtægten af Personbefordringen paa Klampenborgbanen udgør 42,300 Kr. pr. Kilometer, medens den for Statsbanerne i øvrigt kun er lidt over 5,300 Kr. pr. Kilometer; og selv om man medregner Godsindtægten paa Statsbanerne, bliver Gennemsnitsindtægten af baade Personer og Gods kun mellem 10 og 11,000 Kr. pr. Kilometer, medens den, som sagt, alene af Personer for Klampenborgbanen er 42,300 Kr. pr. Kilometer, altsaa godt det firdobbelte. Der er saaledes intet Spørgsmaal om, at denne Banestrækning betaler sig fortræffeligt, og der vilde da ingen Grund være til at forhøje de nu gældende Takster, lige som jeg for mit Vedkommende nærer den Overbevisning, at det finansielt vilde vise sig lidt henfigtsmæssigt. Naar jeg yderligere har foreslaaet, at de samme Takster skulde kunne udvides til at gælde Strækningen Kjøbenhavn—Lyngby, er det, fordi den kommer saa nær ind under de samme Forhold. Her gælder ganske vist ikke det, at dette er den hele Banestrækning — Togene gaa jo videre — men i Virkeligheden gælder dog noget lignende, for saa vidt vi allerede have adskillige Tog paa Nordbanen, som kun gaa til Lyngby eller til Holte, og der vil ikke være noget til Hinder for, at drive Strækningen Kjøbenhavn—Lyngby særlig for sig, og i øvrigt lade Togene paa Nordbanen

passere Stationerne der saaledes, at denne Strækning har sine Tog for sig selv. Mod dette System gøres der gældende, at der ikke findes Trafik nok paa den nordlige Del af Banen alene, naar man ikke ogsaa anløber de indre Stationer; men i saa Fald forekommer det mig, at dette viser, at det er en Fordel, man faar ved at anløbe disse Stationer, og at der ikke er nogen Grund til at lade dem betale mere, fordi de bidrage til, at Togene paa den øvrige Bane svare bedre Regning. Naar der i Forslaget er antydning en Maksimumtakst, som vil indtræde efter en vis Stræknings Forløb, nemlig 450 Kilometer, kan jeg ikke skønne andet, end at noget lignende i Virkeligheden er Tilfældet med Lovforslagets Bestemmelse. — Hvad angaar det finansielle Resultat af dette Forslag, da vil det give en større Risiko end det, der er foreslaaet i Lovforslaget. Det er ikke saa let paa Grundlag af det foreliggende Materiale at udføre en fuldstændig nøjagtig Beregning, fordi der her skal regnes med Kilometer, medens Driftsberegningen er angivet i Mil, og Omskrivningen derfor, særlig naar Taksten er beregnet for 10 Kilometer, gør, at man ikke til det yderste nøjagtig kan beregne det; men efter en ret omhyggelig Beregning tror jeg at kunne sige, at Risikoen vil blive med et rundt Tal henimod 1 Million Kr. Jeg føler mig imidlertid overbeviset om, at dette Beløb meget let vil indvindes ved denne Bestemmelse, uden at den i væsentlig Grad vil forøge Driftsudgifterne, netop fordi det er de rejsende paa de lange Strækninger, som faa den væsentlige Medsættelse, hvorved der altsaa kan fremkomme en betydelig forøget Trafik paa de lange Afstande. Det maa jo erindres, at af samtlige c. 11 Millioner rejsende paa vore Statsbaner er der kun omtrent 300,000, der rejse mere end 20 Mil, og der vil altsaa, naar man ogsaa tager Hensyn til de Takster, som betales for længere Strækninger, kun behøves en forholdsvis lille Forøgelse af Antallet af rejsende paa de lange Strækninger for at indvinde det Beløb, som der her er Tale om, en Forøgelse af Antallet, som i Forhold til hele Antallet af rejsende vil udgøre en saa lille Procent, at det næppe vil fremkalde nogen væsentlig Forøgelse i Driftsudgifterne, især naar vi tage Hensyn til, at det gennemsnitlige Antal Passagerer pr. Vogn nu kun er omtrent 10 Personer. — Som sagt, jeg har ikke noget Djæbligt ventet, at et saadant Forslag skulde kunne blive vedtaget her i Tinget; og jeg vil derfor ogsaa, inden Forhandlingerne slutte, tage Forslaget tilbage og ikke lade det komme til Afstemning, men jeg har ønsket at