

høj Grad agrariske Vædringer, som ere fremkomne. Det skal jeg for saa vidt ikke have noget imod, som jeg erkender, at hvis vi ved vor Jærnbane-trafik kunne komme til at gavne vort Landbrug, vil det sikkert være en Fordel for os alle sammen, men jeg maa saa ganske vist som Bybeboer forlange, at der tages et rimeligt Hensyn ogsaa til os, og at man ikke ved de Foranstaltninger, man træffer, og som have til Hensigt at gavne den øvrige Del af Landet, kommer til at forfordele de større Byer og specielt da Kjøbenhavn. Hvad jeg særlig er bleven ængstelig ved, er de Vædringer, som ere stillede til § 60, dels af Flertallet, dels af et Mindretal, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) under Nr. 42. Flertalsændringen gaar jo nemlig ud paa i Overensstemmelse med Regeringsforslaget at fastsætte en vis lav Grundtakst, og efter denne er der fastsat en Mindstebetaling for Billetten af henholdsvis 40—25 og 15 Dre. Grundtaksten pr. Kilometer er fastsat til 6, 4 og 2,5 Dre henholdsvis for I, II og III. Klasse. Efter dette Forslag og ganske særlig efter det Forslag, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds har fundet Anledning til at stille, nemlig at de hidtil gældende Takster imellem Kjøbenhavn og Klampenborg ogsaa i Fremtiden skulde være gældende, kunde det jo se ud, som om Flertallet mente, at Taksterne kunde blive højere paa Klampenborgbanen, end de ere for Døjeblikket, og jeg ser heller ikke rettere, end at den højtærede Minister for offentlige Arbejder med denne Lov i Haanden meget godt kan gaa til at forhøje Prisen for en Billet til Klampenborg fra 25 til 30, ja maaske til 35 Dre. Jeg synes nu, at det sikkert er en Foranstaltning, som man kan have god Grund til at værne sig imod. Som det allerede er oplyst, er det netop den Banestrækning, som betaler sig bedst, ja, ikke nok hermed, der kan overhovedet ingen Sammenligning anstilles mellem de øvrige Banestrækninger og Strækningen Kjøbenhavn—Klampenborg. Som oplyst i Gaar af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds giver Klampenborgbanen 42,300 Kr. pr. Kilometer alene for Personbefordringen, medens de øvrige Banestrækninger baade med Person- og Godstrafik kun give 10—11,000 Kr. pr. Kilometer. Der er altsaa ikke Spor af Sammenligning med Hensyn til Rentabiliteten. Under disse Omstændigheder finder jeg, at man maa sikre sig, at Udgiften ved at køre paa denne Bane ikke bliver større, særlig for 3dje Klases Passagerer, end den allerede er. Jeg mener endog, at man burde gaa no-

get videre. I hvorvel jeg erkender Betydningen af den stærkt faldende Skala for de lange Rejser, er jeg dog enig med dem, som mene — ogsaa Flertallet synes jo at staa paa dette Standpunkt — at naar det drejer sig om Persontrafikken, er der visse Hensyn at tage, idet Antallet af rejsende ikke stiger i samme Forhold som Afstandene. Man sender sine Varer langt bort, men det overvejende Flertal af dem, som rejse, rejse paa korte Afstande. Naar man saa har saadanne ekseptionelle Forhold som ved Klampenborgbanen, mener jeg, at man sikkert ogsaa over for Passagererne bør tage et billigt Hensyn til disse Forhold. Kjøbenhavn er jo efterhaanden bleven en By, som mere og mere faar Karakteren af en Stenørken, og de Steder, hvor Befolkningen kan faa Lejlighed til at trække frisk Luft i Byens Nærhed, blive stedse færre. Staten raader over nogle af de væsentligste og holder en saadan Justits paa disse Steder, at et egentligt Friluftskliv — naar man undtager Frederiksberg Have, hvor det gaar nogenlunde — ikke kan finde Sted. Vor By har jo de nøgne Fjællede, men det er ikke særlig indbydende for Familier at tage ud paa en af Fjællederne i stegende Sol eller i stærk Blæst. Det kan aldrig være overdrevent rart. For Søndermarkens Bedkommende holder man ogsaa stærkt paa, at den ikke i særlig Grad maa benyttes til Friluftskliv, og om Rosenborg Have gælder noget lignende. Det er væsentligt kun en Spaterevej. Naar man skal trække frisk Luft, maa man altsaa tage i Skoven. Da denne Bane nu betaler sig saa overordentlig godt, synes jeg, at der kunde være god Grund til at gaa til Medsættelse, navnlig saaledes, at man om Søndagen kunde køre billigere fra Kjøbenhavn til Klampenborg og omvendt. Jeg kunde tænke mig noget lignende fra Aarhus til Riis Skov — der er vist for øvrigt allerede en billig Takst — og fra Odense til „Friens Bøge“ osv. Selv om man om Søndagen kunde køre noget billigere end om Hverdagen, tror jeg, at det vilde betale sig storartet for Staten, og man maa dog erkende, at den Pris, vi nu have, ikke er egentlig billig. Hvis man antager, at Mand og Hustru med en 3—4 Børn tage i Skoven en Søndag, bliver det alene for Billetterne ud og hjem meget let et Par Kroner. Stønt man altsaa kan sige, at hver enkelt af Personerne kører forholdsvis billigt, nemlig for 25 Dre for de voksne og 12½ Dre for Børnene, bliver det dog et Par Kroner, som en saadan Familie maa betale for at gøre en Skovtur. Det er en ret betydelig Udgift, og naar det viser sig, at hele Trafikken