

nen ved Rungsted; men de have maaske ogsaa hidraget til at affolke Egnen mellem Rungsted og Kjøbenhavn, nemlig ved de Stationer, som springes forbi. Med Hensyn til Administrationen har jeg sagt, at der har hersket en overordentlig Enighed — blandt andet om, at der var for mange Mennesker i den. Det er ikke blot saaledes i den røde Bygning, hvor Omsvøbsdepartementerne findes, men det er ogsaa ude paa selve Banerne, hvor man kører med for mange Konduktører. Banerne opdrage det danske Folk, som var det Pattedørn og deres Betjening Ammerne. Man maa ikke selv lukke Døre op og ikke selv gaa ud, man opdrages til ikke at tænke for meget, ikke se sig for selv, man er et Stykke Gods — undtagen hvad Takster angaar — et Stykke Gods, der transporterer frem og tilbage, og er man saa uheldig at hjælpe sig selv lidt, risikerer man let en Mulkt. Saaledes gør man ikke i andre Lande paa lignende Baner, og Praksis har ogsaa herhjemme paa saadanne Baner som Klampenborgbanen medført, at Publikum ikke retter sig efter Reglementerne. Det lukker Døre i og op og gaar selv ud. Det bedste Bevis er, at naar en elskværdig, ældre Dame, som ikke er vant til at rejse med den Bane, bliver siddende, kan der gaa lang Tid, inden Konduktørerne komme, de ere ikke vant til noget saadant, Publikum lukker selv op og gaar ud. Man behøver altsaa ikke saa mange Konduktører, jeg tror, at her kunde der spares noget, og man kunde endda lønne de tilbageblevne bedre. Som sagt, man maa lægge Togene efter Publikums Trang og ikke omvendt. Det nytter ikke at anvende nogen Tvang i saa Henseende for saadanne Baners Vedkommende. Paa de længere Ture, indrømmer jeg, er der selvfølgelig helt andre Forhold at tage i Betragtning, Kommunikationen med Udlandet m. m. Vil man rette sig noget mere efter Publikums Behov, tvivler jeg ikke om, at Kystbanen vil kunne blive et godt, rentabelt Foretagende, selv med de Priser, der nu tages for Billetter og Abonnementskort. Dog skal jeg ikke udtale mig mod, at der sker en rimelig Forhøjelse af disse, jeg finder ogsaa, at Banerne maa drives saaledes, at de give en rimelig, men lav Rente af den Sum, der er anbragt i dem, men man maa ikke betragte dem udelukkende som et lukrativt Foretagende, navnlig ikke som en Pumpe, hvorved man kan faa en Del Penge ud af Befolkningen og bruge dem paa andre Omraader, eventuelt til Nedsættelser

af Tolden, saaledes som antydet. Med Hensyn til Abonnementskortene er jeg enig med den sidste ærede Taler i, at det er noget farligt at sætte Priserne alt for stærkt op. Regeringen er her nogenlunde moderat; men et Aarskort for en rejsende, der hidtil har kostet 300 Kr., vil dog mindst komme til at koste 500 Kr. Man kan godt indvende, at det er heller ikke for meget for at køre rundt paa alle Banestrækninger et Aar. Den rejsende kan jo ogsaa være lige glad; men det er en Skat paa Handel og Vandel, det er de Forretninger, der udsende de rejsende, der faa Udgiften. Med Hensyn til Abonnementskortene for Nærtrafikken, særlig paa Klampenborgbanen, er Kjøbenhavns Befolkning i stor Grad interesseret i at faa nogenlunde billige Takster. Skulle de søge ud og bo bedre i hygiejnisk Henseende, maa den daglige Transport ud og ind ikke være for dyr. Dertil kommer, at hvis de ny Skattelove gaa igennem, ville Boligerne derude blive belastede med indtil det 3-dobbelte af den Skat, de nu betale. Naar saa yderligere Abonnementskortene sættes op, hvilket navnlig vil ramme Skolebørnene og dem, der skulle ud og ind hver Dag, vil det let føre til, at Folk ikke ofre de Penge, de mene at kunne afse til at bo paa Landet og nyde de sanitære Fordele, der følge deraf, medens man saa gør som i gamle Dage, tager sig en Ferierejse ud af Landet, hvorved Staten hverken faar Ejendomsskatter eller nogen anden Indtægt. Jeg tror, der maa tages et rimeligt Hensyn hertil, og jeg erkender ogsaa, at et saadant er taget i det foreliggende Forslag. Men man maa endvidere tage Hensyn til Konkurrencen. Det er omtalt, at man ikke kan sætte Taksten for de lange Rejser op, fordi man der har Konkurrencen med Dampskibene. Om den dog er saa stor og saa farlig paa dette Punkt, skal jeg lade staa hen; men paa Kystbanen er der en betydelig Konkurrence. Vi ville jo nu faa elektrisk Sporvogn ad Strandvejen. Dampskibstrafikken i Sundet, der holdt op, fordi der kom de lave Takster paa Kystbanen, vil sikkert komme frem igen, hvis vi sætte Taksterne op, ligesom ogsaa Sporvejen vil have betydelig Fordel af, at Taksterne sættes for højt op. Saadanne Omstændigheder bør der tages Hensyn til ved Fastsættelsen af Taksterne her.

Til Slutning skal jeg omtale et Forhold, som forekommer mig ret mærkeligt. Det er Forskellen mellem Beregningen af Priserne for Abonnementskort og for Enkeltbilletter. Grundtaksten sættes pr. 1