

der paa begge disse Baner, paa den ene af hvilke man næsten ingen Personindtægt ventede, og paa den anden ikke ventede stort, at der blev et ganske uventet godt Udbytte netop af Persontrafikken. Jeg er overbevist om, at det vil være rigtigt at tage dette under nøjere Overvejelse. Vil man overhovedet gaa til en saadan Forhøjelse af Grundtaksten, som overhovedet kunde blive til noget, er det sikkert nok, at skal der foretages en Forandring ved det nuværende, skulde der sættes en Grundtakst af *allermindst* 3 Ø. og saa f. Eks. en Dobbelttakst for Rejsende samme Dag frem og tilbage af 5 Ø. Man vil dermed ikke komme over 2,5 Ø. for største Delen af Nærtrafikken, en Takst, som jeg dog heller ikke tror, man skal søge at komme under, hvis man vil have noget Udbytte af vore Baner. Jeg er vis paa, at man ved en saadan Takstberegning vilde vinde. Det er det ene Punkt, hvor jeg ikke blot slutter mig til det ærede Medlem, men haaber, at man vil tage op til Overvejelse, om man ikke skulde stryge dette *a.* om, at Dobbeltbilletter ikke *maa* udstedes til nedsat Betaling, og overlade dette til Administrationen.

Hvad dernæst Prisen paa Abonnementskort angaar, kommer jeg ved Om-talen deraf til at røre ogsaa ved Kystbanen. Naar man kritiserer Resultatet af denne Bane, er man vistnok ved at kritisere noget, som endnu slet ikke er modent til Kritik, thi er der nogen Bane det gælder om, at det kunde være rigtigt og fornuftigt, at Staten selv overtog Anlæg og Drift af den, saa er det vistnok Kystbanen. Den kunde med største Lethed være bleven anlagt for privat Kapital, hvis Staten havde givet Tilladelse dertil. Det vilde dog slet ikke have været rigtigt her, fordi kun Staten er i Stand til at gaa paa rette Maade til et saadant Anlæg, selv om det af gode Grunde maa udføres temmelig kostbart med Fremtiden for Øje, og selv om der i de første Aar maa etableres en Drift, som ikke kan betale sig. Kystbanen har nemlig meget til fælles med visse amerikanske Baner, der kastes ud over rige uopdyrkede Landstrækninger og ikke betale sig de første Aar. Betingelsen for dem er derovre, at Staten ejer Jorden og stiller den til Disposition, saaledes at de Grundspekulanter, som overtage denne Jord, tillige anlægge Banen. Naar Banen saa er anlagt, sker det samme som hos os ved Kystbanen, at Landet bliver dyrket op og skaber den Trafik, som efterhaanden gør det til en velbetalende Bane. I de første Aar,

hvor det netop gælder om at skabe den Trafik, som skal bære Banen, maa man selvfølgelig ofte komme til at føre Tog igennem, som synes lidt urimelige. Jeg vil dog over for det ærede Medlem for Assens (Berntsen) sige, at naar han hærcellerer saa meget over Trafikken eller de mange Tog paa Kystbanen, kan den godt taale at sammenlignes med adskillige andre Baner. Jeg har desværre her i Tinget forlagt min Rejseliste, men saa vidt jeg husker, nævnte det ærede Medlem for Frederiksberg (Ottosen) forleden Dag, da han var inde paa dette Spørgsmaal, at det var 13 Tog, som om Vinteren gaa ad denne Bane. Banen har jo imidlertid 30—40 Gange saa mange Personkilometer som f. Eks. Viborg—Aalestrup Banen, og man kan derfor vel med nogen Ret vente 13 Tog ad Kystbanen, naar der paa Viborg—Aalestrup Banen, som næsten ikke har noget at køre med, opretholdes 5 Tog daglig i hver Retning, altsaa i alt 10 Tog . . . (Afbrydelse. „3“) . . . Ja, jeg har dette Tal fra et æret Medlem, men selv om der nu kun gaar 3 Tog i hver Retning, vil det i Forhold til Trafikken der være betydeligt mere end de 13 Tog ad Kystbanen. Det ærede Medlem for Assens maa heller ikke glemme, at netop den Omstændighed, at der gaar et Tog, som Skolebørn kunne benytte, et andet passende for Handelsfolk og et tredje for Kontorfolk og et Teatertog nogle Gange om Ugen, netop er det, som skaber den Bebyggelse der ude, som om nogle Aar vil gøre denne Banes Persontrafik til den, der maaske betaler sig bedst her i Landet. Der er allerede i de første Aar vokset en betydelig Bebyggelse op der ude, men i de kommende Aar vil det ske i endnu højere Grad, vel at mærke, hvis man ikke i urimelig Grad formindsker Togenes Antal eller i urimelig Grad forøger Abonnements- og Aarskortenes Pris. Det maa ikke glemmes, at ved disse Aarskort har Regeringen efter min Mening fuldstændig truffet det rigtige ved ikke at lægge for stærkt paa, men nøjes med at forhøje dem med 25 pCt., hvad der ikke vil hindre, at Folk bo uden for en stor By og have deres Forretninger derinde. Man kunde maaske gaa lidt, men ikke væsentligt højere, da det vilde hindre den allerstørste Del af Befolkningen i at bo der ude, og helt forkert vilde det være, hvis man vilde gaa til en saadan Forhøjelse, som Jernbanekommissionen foreslaar. Derved vilde man ikke blot standse den Udvikling, som er godt i Gang, men tillige tvinge mange af dem, som ere flyttede ud, til at søge tilbage, saa