

var overbevist om, at det slet ikke gik an af Hensyn til de Sporvogne, der løbe derude og vistnok allerede ere Banen haarde Konkurrenter. Disse Sporveje skulle betale sig, og ikke destomindre køre de til en Pris, der absolut vil forbyde Banerne at forhøje Taksterne derude. Jeg er siden kommen i Besiddelse af nogle statistiske Tal fra den Bane, de ere tagne lige ud af Statsbanernes aarlige Driftsberetninger, men det kan hælde, at disse Resultater ikke ere saa almindeligt kendte, og at det maaske kunde gøre nogen Nytte under denne Forhandling at nævne et Par Stykker af dem. Det er en Statistik over de solgte Billetter paa Stationerne paa Klampenborg-Banen. Der er først Hellerup — jeg kan nøjes med de runde Tal —, der naaede Billetsalget sit Højdepunkt i 1902; da det var næsten 282,000. Nu kunde man have ventet, at Billetsalget ganske naturligt havde været i fortsat Vækst, men i samme Aar, den 28. April 1902; altsaa i Begyndelsen af det Finansaar, aabnedes den elektriske Sporvej derude, og det bevirkede, at Billetsalget straks faldt til 194,000 i 1904. Saa kommer igen en Stigning, som vel var en naturlig Følge af, at Tilstømningen til Sporvejene nu var mættet, og de rejsendes Antal i det hele taget begyndt at stige, men efter nogle Svingninger gik det ned igen og var i 1909—10: 209,000. Antallet er saaledes faldet fra 282,000 til 209,000 eller med 36 pCt. Det forekommer mig at være aldeles utvivlsomt, at bliver Banetaksten 5 Øre dyrere, vil Nedgangen fortsætte sig, saaledes at det bliver et Tab og ikke en Fordel at foretage denne Forhøjelse. Ved Charlottenlund er der et ganske lignende Forhold. Her var Billetsalget i 1901—02 naaet op til 656,000 Billetter. Sporvejen derud blev aabnet i 1903, og der er for denne Stations Vedkommende derefter et fortsat Fald, der endogsaa har ført til, at der i 1909—10 kun er solgt 380,000 Billetter. Det er en Nedgang i Banens Persontrafik med 42 pCt., der aabenbart udelukkende er foranlediget af Sporvejen. For Klampenborgs Vedkommende endelig gælder noget lignende. Her steg Billetsalget indtil 1903—04, da det var oppe paa 467,000. Saa kom den elektriske Sporvogn ud til Klampenborg den 1. Januar 1904, og siden da er Billetsalget faldet indtil 1909—10, da det har været 356,000. Det er et Fald paa 24 pCt. Jeg skal føje til, at noget ganske lignende har gjort sig gældende ogsaa for Gentoftes Vedkommende det allersidste Aar. Det hænger vistnok sammen med, at den Sporvogn, som nu

kører ud ad Bernstorffvejen til Ordrup — jeg har ikke undersøgt Datoen, naar denne Sporvogn blev sat i Gang — vistnok tager en Del af Trafikken over Gentofte. Ogsaa her er der et betydeligt Fald det allersidste Aar, og det er formodentlig den Sporvogns Skyld, hvorimod der for Lyngbys Vedkommende, som endnu ikke er naaet af Sporvejen, ikke blot ikke er Tale om noget Fald, men der er en fortsat Stigning i Trafikken. Jeg tror, at disse Tal illustrere, at det er umuligt at foretage Forhøjelser her af Hensyn til Statsbanerne selv. Jeg tror, at det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich), hvis Sagkundskab paa disse Omraader er velkendt, har fuldstændig Ret i, at man ikke gerne maa binde Hænderne paa Administrationen ved Regler, der skulle gælde for hele Landet, selv om de slet ikke passe enkelte Steder, man maa overlade Administrationen en saadan Frihed, at den kan drive disse Baner med Fordel og ikke gennem vore Lovbestemmelser bliver tvungen til at indføre Biletpriser, der ville give Tab i Stedet for Fordel for de danske Statsbaner.

Det sidste Punkt, jeg skal komme ind paa, og det er efter min Mening det alvorligste af dem, drejer sig om Forholdet mellem Godstaksterne i Inlandet og de Overenskomster, vi have med Udlandet om Godstrafik paa vore Baner. Den højtærede Minister oplyste, at for de nugældende Taksters Vedkommende var en Ordning, der gav Ligestilling, opnaaet fra den 1. April i Fjor, og det havde taget et Par Aars Forhandlinger. Hvis vi nu forhøje Taksterne paa ny og igen skulle være udsatte for at forhandle et Par Aar, hvori Udlandet bliver begunstiget overfor Inlandet, er jeg bange for, at det i høj Grad vil køle Begejstringen for Takstforhøjelserne som Middel til at bringe Statens Finanser i Orden. Dette Forhold gør mig i høj Grad betænkelig ved at gaa med til Forhøjelser paa Godstaksterne, hvis Nødvendighed i det hele jeg i øvrigt fuldstændig indser og derfor ogsaa fuldstændig kunde slutte mig til. Jeg tror at maatte forbeholde mig min Stilling til Spørgsmaalet og til Muligheden af at deltage i Kravet om, at man ikke maa iværksætte de indenlandske Forhøjelser, før man tillige kan iværksætte Forhøjelserne for de udenlandske Varer. Da det er mig ganske klart, at det var højst uheldigt, om det skulde komme dertil, vil jeg rette det Spørgsmaal og den Henstilling til den højtærede Minister, som ogsaa for sit Vedkommende paa Regeringens og Statsbanedrif-