

vilde være begrundet eller ikke, skal jeg ikke komme ind paa her. Forholdet vilde ogsaa kunne rettes ved at ansætte flere Funktionærer, men det vilde selvfølgelig medføre langt større Udgifter, og Udvalget har ikke troet at burde røre nærmere ved denne Sag for Diebliffet. (Afbrudelse af Sengerslev). Ja, Exemplet med Kjøbenhavn buer ikke det vil jeg indrømme, men det kan vistnok overføres paa Aarhus — Kiis Skov og flere Steder. (Sengerslev: De sjællandske Baner ere jo ikke Statsbaner). Nei, endnu ikke; men vi vide jo ikke, hvornaar det kan komme. Dermed skal jeg med Hensyn til dette Spørgsmaal standse. — Den Bemærkning, der findes i Lillæg B., Sp. 79—80, angaaende Spørgsmaalet om Telegrafering paa Jernbanestationer ved de Byer, hvor der findes Statstelegrafstation, har været gjort til Gjenstand for Omtale i Udvalget. Det vil være ærede Medlemmer bekendt, at, hvor der findes Statstelegrafstation, kan man ikke telegrafere fra Jernbanetelegrafstationen til en anden By, hvor der findes Statstelegrafstation, men er nødt til at gaa til vedkommende Statstelegrafstation, der undertiden findes langt fra Banegaarden, hvilket medfører væsentlige Ulemper for de Reisende. Man har da henvendt sig til Ministeren derom og udtalt Ønsket om, at Ministeren vilde foranstalte, at en saadan Telegrafering paa Jernbanestationerne ogsaa paa saadanne Steder og til saadanne Steder vilde kunne finde Sted. I den Anledning har man modtaget en skriftlig Meddelelse, der gaar ud paa, at det paa enkelte Steder forsaavidt er lettet, som Statstelegrafstationen paa de Steder ligger paa selve Jernbanestationen, og de Steder, hvor en saadan Indretning findes, er Klampenborg, Lyngby, Roskilde, Kjøge, Næved, Holbæk, Rallundborg, Storehedinge, Maribo, Raskov, Svendborg, Fredericia, Horsens, Hjørring, Nibe, Esbjerg, Herning og Grenaa, hvorimod det ellers ikke er Tilfældet; ligeledes er der i Ringsted gjort Strid for at tilveiebringe en saadan Ordning, men gennemgaaende er det ikke sket. Det har maaske nogen Vanskelighed at faae det tilstrækkelige Personale til at betjene Telegrafen paa Jernbanen i det Dieblif, da Toget netop ankommer, til hvilken Tid der naturligvis er større Travlhed end ellers; men man har dog fra Udvalgets Side ment at burde fastholde sin Opfordring til Ministeren om at opnaa en saadan Ordning, hvorefter det kunde lade sig gjøre. — Jeg gaar dernæst over til Jern-

banevæsenet. Med Hensyn til dette findes der intet Ændringsforslag, men der findes en Opfordring i Betænkningen til Ministeren om at gjøre Noget ved Gøteborgrouten. Med Hensyn til denne vilde ærede Medlemmer erindre, at Ministeren for en Del Aar tilbage fik en Bevilling til denne Route, der bemyndigede ham til at sætte enten eet eller to Dampskibe eller hver anden Dags eller hver Dags Dampskibsforbindelse i Gang mellem Gøteborg og Frederikshavn. Denne Bemyndigelse blev i Begyndelsen kun benyttet til at sætte hver anden Dags Dampskibsforbindelse i Gang; men allerede i Anmærkningerne til Finantsloven for 1874—75 findes der en Meddelelse om, at, hvis det maatte sig, at Trafikken ad denne Vej udviklede sig, og der maatte være Grund til at vente Opving, vilde man sætte et Skib i Gang hver Dag, og der førtes i den Anledning Forhandlinger mellem Ministeriet og Sverrig om at tilveiebringe en Ordning og et Tilskud fra den svenske Regerings Side. Disse Forhandlinger endte da med, at der blev sat et saadant Dampskib i Gang hver Dag, og det gif i Aarene 1874—75 og 1875—76; men denne Route medførte et meget betydeligt Tab for Statskassen og navnlig i det sidste Aar tror jeg nok, at Tabet var mindst 100,000 Kr. Statsrevisionen har i sine to Betænkninger for 1873—74 og 1874—75 meddelt detaillerede Oplysninger om, hvorledes denne Route havde bragt Underbalance. Der blev vistnok fra Regeringens Side gjort en Del for at lette og forøge Trafikken paa Routen, dels ved Indretningen af Logene og dels ved Forandring i disses Afgangstider, men det lykkedes ikke. Det er ogsaa muligt, at det Tilskud, der den Gang opnaaedes fra den svenske Regerings Side, var temmelig lille, — det udgjorde, saa vidt jeg huster, ikke mere end 12,000 Rbl. — men i alle Tilfælde førte denne vedvarende Underbalance til, at man atter gif tilbage i det følgende Aar til at sætte det var vist i 1876—77 tror jeg — kun eet Dampskib i Gang hveranden Dag. Nu ere imidlertid Forholdene noget forandrede, da der siden den Tid er aabnet et Par nye svenske Baner, nemlig Banen til Christiania og den saakaldte Bergslagernes Bane, ligesom Limfjordsbroen jo nu er færdig, saa at man her i Udvalget har tænkt, at der kunde være en Mulighed for, at det kunde føre til et bedre Resultat, hvis man nu gjenoptog denne Trafik, der jo har en ikke