

benyttet altsaa ikke, eller næsten ikke, i alt Fald ikke noget, der er værd at tale om, for den kostbare Vare, som vore Kjøbmænd og Landmænd have saa megen Interesse i at faae sendt ud af Landet. Det bryder man sig ikke Noget om, det vil man ikke betale Noget for, men det Ol., som vi selv drikke, det vil man nok betale for. Jeg tror, det er Bryggerne, der have Raad til at give lidt Mere ud for Transporten, hvad man ikke mener at have overfor den bedre Vare. Naar man skal gaa til slige Anstæffelser og belaste Driften dermed og derhos kjøre til saa nedsatte Taxter, maa vi komme til en daarlig For-tjeneste. Det behøver ikke — vil det ærede Medlem sige — at officere Driftsbudgettet, Driftsudgiften, men det gjør det dog. Naturligvis gjøre de hyppige Tog ogsaa Noget, men naar det ærede Medlem siger, at det er den uhykkelige Drift, vi ere komne til, der bærer Skylden, turde det dog være en Overdrivelse. Det ærede Medlem vil jo forøvrigt vide, uden at jeg behøver stærkt at understrege det, at man ogsaa har forandret Driften Noget og ikke saa lidt; husker jeg ret med 170 Togmil mindre om Dagen. Jeg kan sige det ærede Medlem, at jeg tror nok, man til Foraaret vil reducere Driften adskilligt mere. Vi kunne ikke i den Retning, navnlig af Hensyn til de gennemgaaende Tog, gjøre hvad vi ville, fordi vi have Overenskomster ogsaa med Udlandet, og dem kunne vi ikke uden videre gaa hen og bryde, hvad Dag det behager os. Nu vil det ærede Medlem have en Opgjørelse for hver enkelt Jernbanestrækning og siger, at det har man andetsteds. Det vil jeg ogsaa meget gjerne tro; men det ærede Medlem maa jo vide, at det er en meget vanskelig og kompliceret Sag at opstille en fuldt noagtig Beregning i saa Henseende, men et Skjøn vil man altid kunne anstille. Jeg skal med det Samme nævne ham, at der er en Grund til, hvorfor Beregningen bliver noget vanskelig, nemlig Søtransporter. Jeg nævner det, fordi jeg derved tror, at det vil være forstaaeligt, hvorfor det ikke vil være saa let at beregne de forskjellige Strækninger. Søtransporternes Udgift kan man beregne ganske noagtigt; det kan det ærede Medlem se af Driftsberegningen. Den er for Hovedsøtransporten 946,577 Kr. 05 Ore, hvortil maa lægges Forbindelsen Frederikshavn-Gøteborg med 50,137 Kr., altsaa med et rundt Tal er Udgiften 1 Mill. Der er een Indtægt, man ogsaa kan beregne uden stor Vanskelighed. Det er for Strækningen Korsør-Kiel. Der har man jo nemlig Afregning med den tydske Seilads, men det er allerede ikke saa ganske let at beregne Vælt-

farten, endfise de smaa Farter over Sundene, og hvorfor? Naar det ærede Medlem f. Ex. tager gennemgaaende Billet fra Kjøbenhavn til Thisted, er jo deri indbefattet Overfarten over Storebelt, Lillebelt og Oddefund; dette gjælder enhver Billet for de forskjellige Taxtklasser. Altsaa der er en Beregning vanskelig, men et Skjøn er ikke ganske udelukket. Jeg tvivler ikke paa, at man kan komme det meget nær. Hvad angaar de Tal, jeg nævnte i Gaar, nemlig 200,000 Kr., er det naturligvis en Beregning, saa vidt muligt støttet paa et Skjøn, men det ærede Medlem vil vistnok, uden at jeg behøver at sige det, kjende, at jeg ikke personlig har anstillet den Beregning. Det har jeg ikke havt Leilighed til, jeg kan sige Tid til. Jeg veed heller ikke, hvorledes jeg skulde være i Stand til at anvende min Tid paa saa komplicerede Beregninger af den Slags. Altsaa, jeg tager ganske rolig Tallet i Tillid til dem, som have givet mig det. Jeg tvivler ikke paa, at man ved nærmere Efterregning vil finde det rigtigt; selvsølgelig er et Skjøn ved saadanne Beregninger ikke udelukket. Hvad det kommer an paa at oplyse, er, at der er en meget betydelig Nedgang paa dette Punkt, som skal dækkes først, nemlig 300,000 Kr., saa Driftsunderskudet og saa andre 300,000 Kr., som det ærede Medlem ogsaa erkjendte, og dernæst skulle vi fordele vor samlede Indtægt pr. Banemil, nemlig naar vi gjøre op. Nu kræver det ærede Medlem, og det kan man egentlig sige er et af hans Pointer, at naar de svenske Statsbaner indbringe det og det, have den og den Bruttoindtægt, medens de danske have den og den Bruttoindtægt, saa opstiller det ærede Medlem en Proportion, og saa skulle de danske Statsbaner efter Proportionen indbringe det Samme som de svenske, dermed vil det ærede Medlem være fornøiet. (R. Andersen [Thisted Aints 3die Valgkreds]: Ja!) Naar! det kan se meget plausibelt ud for en kort Betragtning; men ser man nærmere til, saa er det ikke saaledes, saa maatte nemlig alle Forhold være ens her og i Sverig, men jeg har i Gaar tilladt mig at sige, og jeg skal gjentage det i Dag, at der er for mig ingen Tvivl om, at de naturlige Betingelser for Sverig ere bedre egnede til at føre en sikker Statsbanedrift. Det ligger i Landets store Udstrækning, i de gennemgaaende Ruter mellem de store Byer Gøteborg, Stockholm, Malmø o. s. v. — ogsaa i Landets hele Produktionsforhold. Hvis det ærede Medlem ikke vil føle sig fyldestgjort ved, at jeg siger dette i Almindelighed, kan jeg henbije ham til noget Andet. Jeg tillod mig nemlig i Gaar at