

saa alvorlig Betydning, vil være saa gene-
 rende og vil medføre saa store Ulemper for
 den Trafik og den Del af Landet, at det
 vistnok er tvivlsomt, om den svenske-norske
 Fart over Gøteborg vil kunne holde sig, og
 jeg anser det for ganske overordentlig usand-
 synligt, at den norske Post vedblivende vil
 blive ført over Frederikshavn, efter at denne
 Forandring er sket. Nu siger den ærede
 Minister: ja, men den norske Post betyder
 ikke Noget, for det er kun en lille Del af
 den norske Post; Hoveddelen af den norske
 Post gaar nemlig over Gøteborg nu for
 Fremtiden, efterat den svenske Rytbane er
 kommen. Men det er ikke rigtigt, thi hele
 den vestnorske Post fra Bergen og de andre
 større Handelsbyer gaar ikke over Gøteborg.
 Den vil kunne holdes over Frederikshavn
 og gennem Danmark. Men derimod er der
 rimeligvis, efter de Udtalelser, vi nu have
 set fra den norske Postbestyrelse i de for
 2½ Aar siden førte Forhandlinger, og efter
 Sagens Natur, og jeg kan for Hefsten gjerne
 sige det, efter de Udtalelser, jeg har fra sag-
 kundige Folk, jeg har talt med, al Sand-
 synlighed for, at Norge vil gaa over til at
 faae en direkte Forbindelse med England.
 Dette vil blive et Tab for vore Statsbaner,
 det tror jeg ganske sikkert. Den ærede Mi-
 nister siger: ja, hvis vi skulle vedblive med
 den nuværende Ordning, saa vil det koste
 os ½ Mill. Kroner. Det kan gjerne være,
 det tør jeg ikke have nogen Mening om, og
 jeg tror heller ikke, at den ærede Minister
 kan have nogen bestemt Mening om det
 allerede nu. Men jeg tror, at dersom vi
 gaa ind paa den nye Ordning, saa vil det
 komme til at medføre saa betydelige Tab i
 økonomisk Henseende, at de langt opveie det,
 der kan vindes paa Jernbanebudgettet. Naar
 jeg har stillet Forslag om 1,000 Kr.s
 Avance i Stedet for Medgangsforlag, ligger
 det netop deri, at jeg tror, at der vil komme
 større økonomiske Tab ved det, den ærede
 Minister har foreslaaet, end det Modsatte.
 Ja, jeg taler ikke om Jernbaneregnskabet,
 det er en ganske anden Ting for sig. Sta-
 tens Interesse i den Sag er Landets øko-
 nomiske Interesse først og fremmest og der-
 efter det, at Jernbanebestyrelsens Regnskab
 kan komme til at balancere. Jeg skal villig
 indrømme, at jeg ganske vist for en 2—3
 Aar siden, da den nye Kjøreplan blev sat i
 Værk, kritiserede det meget stærkt og sagde,
 at de Kjøreplaner vare saadanne, at de vilde
 medføre en betydelig Underbalance, uden at
 opnaa nogen egentlig Fordel derved. Men
 jeg tror ikke, at de Kjøreplaner ville kunne
 udtømmes paa denne ene Maade. Men
 hvad der er sikkert, det er, at efterat disse

ere satte i Værk og have bestaaet saa længe
 og, efterat der er indarbejdet en Trafik, og
 hele denne Trafik er bygget paa deres fort-
 satte Bestaaen, saa tror jeg, at det vil være
 til meget stor Skade for Landet paany at
 ophæve dem. Jeg skal i saa Henseende be-
 klage, at den ærede Minister maatte sige, at
 han ikke kunde forandre dem. Det kan jeg
 ikke vide Noget om, jeg veed ikke, hvorledes
 Ministerens Udsigter ere hos den tydske
 Postbestyrelse til at kunne sætte Noget
 igjennem paa dette Omraade. Jeg beklager,
 at Ministeren er kommen ind paa den Vej,
 som han er kommen ind paa, for jeg tror
 ikke, at det er nødvendigt. Jeg tror, at den
 ærede Minister, den Gang da der var For-
 handling fra tydsk Side, ikke vilde have
 havt nogen Vanskelighed ved at holde det
 Bestaaende oppe, men om det, der nu er
 sket tør jeg lige overfor Ministerens kate-
 goriske Erklæringer ikke paastaa noget Be-
 stemt. Men jeg tror alligevel, at Thinget
 bør vedtage Opfordringen til Ministeren om
 at gøre, hvad der paa nogen mulig Maade
 kan gøres. Thi det Tab, der kan paaregnes,
 vil være saa betydeligt og vil medføre
 Ulemper, der ere meget større end den ube-
 tydkelige Sum, som Jernbanevæsenet indvinder.
 Jeg nævnte desuden blot en enkelt Vare,
 som det nuværende gennemgaende Nltog
 befordrede i meget betydelig Grad, nemlig
 norske Hummer, hvilken falder bort, dersom
 det norske Skib ophører at gaa paa Frede-
 rikshavn. Alene Transporten af norske
 Hummer, der skulle føres direkte til Ham-
 borg, medfører en Forsøgelse af Jernbane-
 indtægten af 15,000 Kr., idet saa vidt jeg
 veed, Fragten paa Hummer fra Frederiks-
 havn til Hamborg er omtrent 5 Ore pr. Bund,
 efter hvad der er meddelt mig. Det bliver
 altsaa med det Antal Bund Hummer, der
 transporteres denne Vej, nemlig 700,000,
 35,000 Kr., men da over Halvdelen af Fragten er
 tydsk, saa bliver der for os kun de 15,000
 Kr. Det er altsaa blot en enkelt Vare, der
 medfører den Indtægt, og den vil falde
 bort, dersom Dampskibsarten hører op.
 Med Hensyn til et andet Spørgsmaal, som
 den ærede Minister reiste, vil jeg udtale mig
 lidt nærmere, det er om Andelen af et
 Beløb som Laan til Hedefommuner. Det er
 ganske rigtigt, at det ikke var min Hensigt
 paa Udvalgets Vegne derved at udtale, at
 Ministeren var berettiget til at benytte dette
 Laan i Almindelighed til Kommuner. Men
 Meningen var netop, at man vilde udtale,
 at man i det givne Tilfælde, hvor Laanet
 søges af en Kommune for at komme en
 Lærer Jensen af Glipsager til Hjælp, der
 har forbedret sin kommunale Skoleloeb i en