

Klagerne fra svenskt Side ikke at anerkende dette. Hvad der klages over, er for det første, at der ikke er indrettet gennemgaaende Indskrivning af Gods og Personer fra Danmark — og om man vil fra Tyskland — til Sverige og omvendt. Dette Forhold har imidlertid, efter hvad der er os meddelt, nu været Genstand for Forhandlinger mellem de danske og de svenske Jærnbaneautoriteter, og det vil altsaa forhaabentlig snart finde sin Løsning. At det fra første Færd af ikke har været i Orden, har imidlertid givet Anledning til stærke og begrundede Besværgelser. Dernæst klages der over, at Dampfærgens Fartplan er lagt saaledes, at der ikke er Tilslutning til Togene fra svenskt Side. Der klages over, at Færgen ligger over den første Mandag i hver Maaned, og at der ikke er nogen Kulerbefærgelse til Tjeneste, naar der tilstøder Uheld, hvilket allerede een Gang er hændet; endvidere over, at Averteringen er meget mangelfuld, og at man kan henvende sig det ene Sted efter det andet uden at kunne faa ordentlig Bested. Endelig, hvad der driller allermost, er Ordningen af Persontrafikken. Naar Passagererne gaa i Land i Frihavnen, er der intet Tog til at føre dem videre, der er hverken Drokker eller Dragere, der er ikke en Gang et Tog til at komme i Læ under, og man maa i Regn og Slud selv slæbe sit Tøj op til Toldbygningen, som ligger langt borte. Det er jo uundgaaeligt, at slikt maa vække stærk Irritation; naar vi selv komme i saadanne Forhold, rase og bande vi over de Autoriteter, som have ordnet alt saa slet. Vi kunne ikke slaa os til Taals med, at Dampfærgesforbindelsen foreløbig nærmest er beregnet paa Gods- og ikke paa Persontrafik; thi naar vi indrette en hurtiggaaende, med særdeles gode Passagerbequemmeligheder udstyret Dampfærg, og naar vi i den modtage Passagerer, saa kunne vi ikke lade, som om deres Behandling er os uvedkommende. Rejsende, der komme til os Syd fra, vente jo at finde et Land, hvor Isbjørne gaa omkring paa Gaderne; de blive behagelig overraskede og føle sig taknemmelige, ved at her blot er nogenlunde fremkomneligt. Men de rejsende, der komme Nord fra, vente at finde større Bequemmelighed end hjemme; ikke ringere — og det svenske Kommunikationsvæsen er fuldt ud paa Højde med eller staar maatte over det danske. Naar derfor de svenske rejsende finde sig mindre hensynsfuldt behandlede, tro de, at det er en forsætlig Tilfidsjættelse — selvsølgelig i højeste Grad med Uret, men det er dog en Stemning, som man maa regne med. Jeg kan derfor ikke undlade at fremdrage alle disse Klager og at udtale, at det

bør være Jærnbaneadministrationen meget maagtpaaliggende at søge at fjerne Klagerne til de mange fremkomne Besværgelser. — Under Nr. 26 omtales et Samraad angaaende Ordningen af Statens Forhold til Ribe-Bedsted Banen. Denne lille Stump Forbindelsesbane, som fører fra Ribe til den tykke Grænse, tilhører ikke Staten, men er forpagtet af denne mod en aarlig Afgift af 40,000 Kr. Dette Stykke Bane er i sin Tid bygget uden Rigsdagens Samtykke. Dets Længde er  $\frac{4}{5}$  Mil, og det har kostet en Sum af, jeg ved ikke nøjagtig, om det er 800,000 eller 822,000 Kr. — Angivelserne ere forstellige. Dette svarer altsaa til en Anlægssum af 1 Million eller godt 1 Mill. Kr. pr. dansk Mil. Naar man erindrer, at den gennemsnitlige Anlægssum for vore Statsbaner er knap  $\frac{3}{4}$  Mill. Kr. pr. Mil, vil man kunne vurdere Forbelægtigheden af den Disposition, hvorefter en Stump Bane ad ganske slab Vej fra Ribe Stationsbygning til Vandegrænsen har kostet 1 Mill. Kr. pr. Mil. Jeg indrømmer, at det dog ikke er helt eneستاende. Der er en anden Bane, som er bygget under noget lignende Forhold, nemlig Gedser Banen; den er 3 Mil lang og har kostet 3 Mill. Kr. Altsaa 1 Mill. Kr. pr. Mil synes at være Normen for Banebygning uden Rigsdagens Medvirkning. Gedser Banen er for nogle Aar siden inddraget under Statsdriften, og Finansudvalget ser ikke rettere, end at den nuværende Ordning for Ribe-Bedsted Banens Vedkommende er urimelig at opretholde. Hvem der er Ejer af Banen, er mig ikke ganske klart; men den Forpagtningsafgift, der hdes, svarer altsaa til 5 pCt. af Anlægskapitalen, til hvilken Pris Staten er berettiget til at forlange sig Banen overdragen. Jeg tror ikke, at der er nogen Fornøjelse hverken ved at svare 5 pCt. af disse Penge, ej heller ved at bevare dette Monument om de finansielle Dispositioner, som bleve truffet her i Landet i Aarene efter 1885. Finansudvalget finder det formaalstjenligt, at Staten benytter sin Ret til at fordrage sig denne Bane overdragen. — Under Nr. 27 nævnes to Samraad, det ene om Reglerne for Benyttelsen af Isvogne, det andet om Ordningen af Posttogene mellem Hamborg og Sylland. De Regler, som gælde for Benyttelsen af Isvogne, vil man finde aftrykte i Betænkningen. Dette Spørgsmaal vil der imidlertid blive Lejlighed til at drage frem dels under Forhandlingen om Statsbanetaktsloven, dels naar vi komme til paa ny at tale om Esbjærg-Barfæstion Routen. Jeg skal derfor for mit Vedkommende afholde mig fra ved denne Lejlighed at komme ind