

udregne, men det er unægtelig at tage Munden fuld, naar den ærede Ordfører, som han har gjort, anslaaer den til 150,000 Kroner. Naar jeg skulde anslaa denne Sum, — nøiagtigt kan jeg naturligvis ikke gjøre det — regner jeg den til 30 til 40 Tusind Kroner lavere.

Hvis det var Tilfældet, som den ærede Ordfører paaftod, at man i saa høi Grad havde begunstiget den tydske Fart mellem Kiel og Korsør, maatte det jo finde sit faktiskste Udtryk i den Befordring, der har funden Sted, siden Fartplanen udkom. Nu er det ganske vist vanskeligt paa dette Stadium at opgjøre noget Endeligt, og de Tal, jeg her fremkommer med, maa jeg derfor fremsætte med alt Forbehold, men de ere ikke destomindre ganske betegnende. Hvis man som sagt var gaaet ud paa at begunstige denne Fart, maatte det jo vise sig i, at den var taget til, medens den anden var taget af, men Forholdet er, saa vidt jeg kan opgjøre det, at der fra den 1ste April til den 1ste December 1885 er befordret med de danske Skibe 17,300 Rejsende og i samme Tidrum i 1886 14,500; der er altsaa en Nedgang af henimod 3000. De tydske Skibe befordrede i samme Tidrum i 1885 7,800 Rejsende og i 1886 6,800, hvilket altsaa giver en Nedgang af 1000. Nedgangen er altsaa forholdsvis omtrent lige stor begge Steder. Over Bamdrup befordredes der i 1885 33,900 og i 1886 37,800 Rejsende. Der er altsaa ogsaa en Nedgang, men proportional er Nedgangen langt mindre. Det er nu ganske naturligt, det er Bamdrupruten, der er bleven bedre, ikke Dampskibsruuten. For Dvrigt skal jeg hertil sige, at saavidt det kan opgjøres, har Antallet af Rejsende over Gjedser-Warnemünde i Tidrummet fra Juli til December været 4,500, og lægger man dette Tal til de andre Tal, kommer man til det Resultat, at Trafiken Syd paa for os omtrent har været den samme som tidligere, der er blot aabnet en ny Vej, som selvfølgelig har taget en Del af Trafiken.

Maaske jeg ogsaa et Dieblif maatte opholde mig ved den indenlandske Forbindelse, da jeg lige overfor den ærede Ordfører har hævdet og nødvendigvis maa hævde, at der ogsaa var Fremskridt der. Jeg skal ikke fordybe mig stærkere i denne Sag, thi Tal ere jo ikke heldige at komme frem med i stort Antal og ere jo vanskelige at følge. Jeg skal først nævne Ruten Kjøbenhavn-Frederikshavn. Tidligere havde man fra Kjøbenhavn til Frederikshavn en Kjøretid af 17 Timer 10 Minuter, medens man nu har en Kjøretid af 15 Timer 20 Min. om Efter-

middagen, om Formiddagen havde man en Kjøretid af 27 Timer 10 Min., nu en Kjøretid af 25 Timer 10 Min. Mellem Kjøbenhavn og Thisted havde man om Formiddagen en Kjøretid af 27 Timer 12 Min. nu en Kjøretid af 25 Timer, om Eftermiddagen havde man tidligere en Kjøretid ad de forskjellige Veie af 27 Timer 44 Min. eller 18 Timer 58 Min., nu 17 Timer 50 Min. Mellem Frederikshavn-Æsbjerg — jeg tager blot de enkelte Hovedforbindelser — havde man tidligere en Kjøretid af 25 Timer 26 Min. over Struer og 22 Timer 48 Min. over Lunderskov, medens man nu har en Kjøretid af 16 Timer 29 Min. over Struer og 12 Timer 45 Min. over Lunderskov. Jeg tror altsaa, at jeg har nogen Joie til at hævde, at denne Forbindelse er bleven bedre, og noget Lignende gjælder selvfølgelig i andre Retninger paa Æsbjerg. Jeg skal saa blot nævne Stykket Frederikshavn — Bamdrup, hvor man med Afgang Kl. 6 Formiddag tidligere havde en Kjøretid af 16 Timer 28 Min., men nu 11 Timer 12 Min., om Eftermiddagen en Kjøretid af 10 Timer 55 Min., nu derimod 9 Timer 38 Min. Jeg tror saaledes nok, jeg tør hævde, at de indenlandske Forbindelser ere blevene vel røgtede.

Den ærede Ordfører har fremsat en Tvivl, om det finansielle Resultat i Nar vil blive tilsvarende til det, som man havde anslaaet det til i Fjor. I Betænkningen til Finantsloven staar en Bemærkning — det gjælder den forrige Del af Samlingen — hvoraf det egentlig synes, som om man tror, at hele Jernbaneverksudet vil blive lig Kul. Jeg har Ret til at sige det, da det staar der, og jeg vil derfor gjerne udtale mig ogsaa lidt om dette Forhold og opløse, hvorledes det vil stille sig finansielt. Det endelige Resultat kan jeg naturligvis ikke opgive, men jeg skal dog gjøre opmærksom paa, at der paa Finantsloven stod budgetteret som Overskud for Jernbanerne paa § 3 2,765,909 Kr. Naturligvis er dette Resultat ikke grebet ud af Luften, jeg har søgt at begrunde det paa bedste Maade. Jeg er i Stand til at komme med en foreløbig Opgjørelse af, hvorledes Trafiken stiller sig i Nar ikke alene, fordi det tidligere har været antydet, at det vilde blive Kul, men navnlig, fordi jeg har set det serveret som en Njendsgjerning, at det var lig Kul. Efter denne Opgjørelse, der er endelig indtil Udgangen af Oktober Maaned og kalkulatorisk for November—December og derfor maa gives med Forbehold, men som i sine store Træk formentlig ikke vil blive forandret, vil Overskudet blive 2,300,000 Kr. for de første