

Derne Tilslutning til Udlandet ville de Herrer kunne finde, naar de læse Forhandlingsprotokollen igjennem, som findes aftrykt i Betænkningen; den kan man med eet Ord udtrykke saaledes, at de tydske Tog komme 46 Minuter tidligere til Altona. Disse 46 Minuter ere, hvad vi have vundet; en Indvømmelse af 46 Minuter har den tydske Jernbanedirektion i Altona gjort os; hertil indfrænkter i Virkeligheden hele Gevinsten sig. Nu skal jeg ikke undervurdere dette; jeg indrømmer, at det lyder ikke stort. (Indenrigsministeren (Zingerslev): Ja, men det er stort!) Sa, ganske vist, det er altid en Forbedring, og den kan have en noget større Rækkevidde, end det ser ud til; den medfører Tilslutning til forskjellige Tog i Verden; altsaa den har sin Betydning, det nægter jeg slet ikke. Men som Doffer fra tydske Side tror jeg nok, man vil indrømme, at det ikke har nogen væsentlig eller maaste slet ingen Betydning; thi Tydskland har ikke forandret sit Jernbanesystem for det; de have egentlig ikke gjort Andet end det, de, hvis de ellers have nogensomhelst Interesse i at faae vor Trafik, maatte antages at ville gjøre. Derimod have vi saa til Gjengjæld ogsaa maattet bringe Doffre. Uden Doffer fra dansk Side er dette Resultat ikke naaet. Nu vil jeg i Korthed nævne de Herrer, hvad disse 46 Minutter have kostet os. De have først kostet os Dubleringen af Natiltoget paa Ruten Fredericia - Kjøbenhavn. Dernæst Forandringen af Nattoget Randers - Fredericia delvis til Ntog og Erstatning af det gamle Persontog med et nyt. Endvidere Dublering af Dagtoget paa Sjælland og Deling af de sammensatte Tog Kjøbenhavn - Roskilde - Kalundborg - Masnedshund, saa at der kom to Tog i Stedet for eet (Afrydelse). Sa det hører med til Doffrene. Fremdeles et nyt Godstog i Stedet for det gamle Godstog mellem Aarhus og Bamdrup. Grunden til dette ny Tog er den, at Tydskland har forlangt længere Tid til at undersøge vore Toldvarer i Votens, og vi have naturligtvis siebliffelig maattet rette os derefter, og strax sat et nyt Godstog i Gang. Endelig et nyt Godstog gjennem Jyn og Sjælland og to Ntog mellem Kjøbenhavn og Masnedshund, for Resten i Følge tidligere Konvention; det skal jeg tilføie for ikke at være ubillig. Og som Nr. 8 have vi maattet forsøge Konkurrencen med vore egne Stibe paa Korsør - Kieler Ruten. Det var et af de Punktter, hvor vi maatte bringe Doffre, foruden den Række af Doffre, som jeg allerede har nævnt, for at opnaa de 46 Minuter, at vi maatte gaa ind paa Forordningen fra tydske Side om at indrette to

Togs Afgang tidligere, saaledes at de tydske Stibe kunde konkurrere fuldt ud med de danske, saaledes at man kom lige saa hurtigt over Ruten med de tydske Dagstibe som med de danske Natstibe. Vi ere naturligtvis gaaede ind paa det, og vi have kun bedt om, at Tydskland vilde meddele os, naar vi skulle kjøre. Det have de gjort, og nu kjøre vi. Men dermed er Indrømmelserne, Doffrene, ikke udtømte. Foruden alle disse Tog, som vi dog have nogen Glæde af, for saa vidt som vi kjøre med dem — man paaastaar jo, at de fleste af disse Tog kjører der Ingen med, men der er dog vel Mange, som der er nogle Menneker i — have vi faaet 300 nye Embedsmænd i de danske Statsbaners Tjeneste, og dog ere ikke de ganske smaa medregnede; dem synes man slet ikke at regne for nogen Ting mere i de danske Statsbaners Administration. I den modtagne Opgjørelse over de nye Funktionærer siges det udtrykkeligt, at man ikke regner de Underordnede med. Hvor mange der er af dem, kan jeg altsaa ikke oplyse, men der er opgivet os 300 ny Funktionærer og en forøget Udgift af 1,145,000 Kr. Endelig er der i Beregningen af Banernes Indtægt en saadan Nedgang i Procenten, at man ikke har set noget Tilværende i alle de Aar, siden vi overtog de sjællandske Baner. Jeg skal oplyse, hvorledes Forholdet er der. Jeg tror, det er fuldkomment tilstrækkeligt til at oplyse det økonomiske Udbytte. Dette selv er blot det døde Tal, det har ikke den Betydning, men Procenten, hvorledes Forholdet stiller sig i saa Henseende, det er det, der har Betydning. I 1881 overtog vi de sjællandske Baner, efter at vi i 1880 havde betalt for dem med en Kapital, som skulde forrentes med 4—5 pCt. I 1881, altsaa lige efter, at vi havde kjøbt dem, indbragte de sjællandske Baner 4,14 pCt., de jydsk-sjydske 2,18, og det samlede Procentudbytte af vore Jernbaner var den Gang 2,96, men allerede i 1882 lykkedes det Administrationen herhjemme at bringe et bedre Forhold til Veie mellem de jydsk-sjydske og de sjællandske Baner, idet den reducerede Indtægten af hine til 1,82 og af de sjællandske til 3,67. I 1883 stillede Forholdet sig omtrent paa samme Maade, og det Samme gjælder ogsaa 1884, dog ere vi allerede der naaede til, at de jydsk-sjydske Baner kun give 1,7 og de sjællandske 3,21, men nu i 1885 ere vi komne saa vidt allerede, at vi have 0,72 paa de jydsk-sjydske og ikke mere end 2,74 af de sjællandske, i det Hele 1,51 af de samlede Baner. Det er altsaa Resultatet af hele Jernbanedriften fra 1880—85: en Nedgang i Banernes Indtægt fra omtrent 3 til