

omtrent $1\frac{1}{2}$ pCt., og for de jydskke fra 2,18 pCt. til 0,72 pCt. og endelig for de sjællandske fra 4,14 pCt. til 2,74 pCt., og nu kommer desuden dette til i Mar. Her findes ingen Procentopgivelse, men det er jo ganske klart, at efter denne betydelige Udgift, der angives til 1,145,000 Kr., og efter de Resultater, der haves for det første Kvartal om Nedgang i Indtægten — der opgives 68,000 Kr. for forrige Kvartal; hvor stor den er i det sidste Kvartal, kan jeg i Diebliffet ikke oplyse — saa kan man sige sig selv, at der ikke er Tale om noget virkeligt Udbytte af Statsbanerne. Der kan blive et nominelt Udbytte, naar man nemlig regner Udgifterne til Rhansstaffelser fra, og ligeledes regner fra alle de Udgifter, som skulle afholdes af Statens Kapitalformie i Stedet for af Sernbanernes Driftsindtægt, altsaa alle de Ting, som findes nævnt paa § 27. Paa den Maade kan man maaske som sagt tilveiebringe et tilsyneladende Udbytte, men i Virkeligheden er det ikke overdrevent at sige, at der ikke er noget Overstud. Saa nævner man desuden et Par andre Fordele, som skulle være opnaaede ved den ny Ordning, dem nævnte ogsaa den ærede Minister i Dag — nemlig en bedre Forbindelse over Gøteborg, ligesom at Jndlandet havde faaet adskillige Fordele. Hvad Forbindelsen over Gøteborg angaar, saa har man her opnaaet en Forbindelse, der koster 25,000 Kr., i Stedet for den tidligere, der kostede 40,000 Kr. Ja det er jo ganske vist et noget mindre Tab, men Spørgsmaalet er, om denne Forbindelse over Gøteborg i det Hele taget er en forstandig og fornøstigt Forbindelse. For en Del Aar tilbage kan det gjerne være, at man burde have stoffet en bedre Forbindelse over Gøteborg, men da fik man den ikke. Nu anser jeg det for i høj Grad tvivlsomt, om man virkelig handler i Trafikkens Interesse og Landets økonomiske Interesse ved at fremme Forbindelsen over Gøteborg. Thi hvad gjør denne Forbindelse? Den trækker en Del af den svenske og hele den norske Trafik bort fra Kjøbenhavn og ned gennem de jydskke Baner ad en Omvei — hvis den da overhovedet gjør Noget. Det er imidlertid meget muligt, at den ingen Ting trækker, fordi Svenskerne selv tage denne Trafik. Der er allerede antydet i Finantslovsforslagets Anmærkninger, at det er en rent midlertidig Foranstaltning, der er truffen her, idet der nu er bygget en svensk Bane til Malmø langs Kattegattets og Sundets Kyst, som rimeligvis vil komme til at forandre hele Trafikken. Det tror jeg ogsaa, og jeg siger derfor, at det efter al

Sansynlighed er en fuldstændig unyttig eller i alt Fald meget uirksom Foranstaltning, der her er truffet. Det er tillige en skadelig Foranstaltning, forsaavidt den kommer til at træde i Stedet for andre Foranstaltninger, der burde have været truffet, og som kunde have havt deres Betydning ved i Tide at have taget Konkurrencen op med den svenske Rute, der maaske allerede kommer i Stand til næste Aar som Følge af det nye svenske Baneanlæg. Det som her er fket, vil foreløbig trække Noget af Trafikken gennem Sjælland, vil hindre, at der bliver en Rute over Kjøbenhavn, som kan optage den svenske Trafik, og vil rimeligvis bevirke, at det vil gaa os med Hensyn til denne Trafik, som det er gaaet os tidligere, at denne Trafik nemlig gaar gennem svenske Havne, over Østid og forbi, saa at vi slet ikke faae Noget af den. Den Fordel med Gøteborg—Routen kan man saaledes reducere til det, den er. Den er i Virkeligheden Intet, den er en Foranstaltning, der ikke spiller nogen Rolle. Men saa kommer Jndlandet! Den ærede Minister nævnte der en Masse Fordele, som skulde være stoffet tilveie, og som Sernbanebestyrelsen har gjort opmærksom paa i en Række af Rubriker, der ligeledes findes trykt her i Motiverne. Det følger heraf — det skal jeg strax indrømme — at der er vundet Noget for Kjøbenhavn. Dens Boster gaa paa noget bekvemmere Tider, den faar sin Post noget tidligere og kan sende sin Post af noget bekvemmere end før; men gaa vi til de andre Landsdele, saa vil det vise sig, at de Fordele og Tab, der ere indførte ved det nye System, fuldstændig ophæve hinanden. Saaledes er det ganske rigtig for Østlisternes Bedkommende, at Helsingør—Frederiksborg og Frederikshundseggen har vundet Noget; idet de faae noget tidligere Post end før, fordi der er kommet ny Tog igennem. Men naar vi se paa de Egne, der ligger omkring Korsørbanen, saa vil det her vise sig, at de to Stog ikke afgive Post undervejs, og de øvrige afgaa noget senere fra Kjøbenhavn end før, saa at Posten altsaa her kommer noget senere end tidligere. Denne Del af Sjælland taber altsaa hvad den anden Del har vundet. For Fyn gjælder dette ogsaa, idet Morgenposten, der før kom til Nyborg, Odense og Svendborg noget efter Kl. 11, 12 og 2, nu først kommer noget efter Kl. 12, 1 og 3, saa at hele Fyn taber, og ingen Del af det vinder. Kjøbenhavns Aftenpost kommer endog 2 Timer senere til forskjellige Poststationer paa Fyn, hvilket navnlig faar Betydning for de Stationer, der ligge fjernest fra Hovedstaden