

var overanstrengt ved den gældende Arbejdstid. Jeg fastholder, hvad jeg derom har sagt, og skal kun bede det ærede Medlem sammenligne den Arbejdstid, vi kræve af vore Folk, med den Det forenede Dampskibsselskab kræver af sine. Jeg ved ikke rettere, end at man der f. Eks. paa de større Router til Aarhus og Aalborg kræver, at Mandskabet skal gøre Tjeneste hver Nat undtagen mellem Søndag og Mandag.

Om Toggangen mellem Slagelse og Næstved har jeg baade her i Tinget og i de Svar, jeg har givet paa derom indkomne Andragender, udtalt mig saa udførligt, at jeg ikke skal komme tilbage dertil. De Udveje, det ærede Medlem nu anviste, ere alle imødegaaede i de Svar, jeg tidligere har givet.

Det ærede Medlem spurgte, om det var rigtigt, at rejsende, der blive forsinkede med et Tog, saa at de ikke kunne faa Forbindelse med det ordinære Tog, hvortil de have Billet, for at komme videre, og som derfor ønske at rejse videre med et Hurtigtog, maa betale Hurtigtogsbillet. Ja, det er vistnok rigtigt, for det er saaledes fastsat i Takstlovens § 60 c., tror jeg, det er, og jeg anser altsaa hverken mig eller Generaldirektionen for berettiget til at give Afkald derpaa. Men jeg giver det ærede Medlem Ret i, at urimeligt er det. Hvor det virkelig er Togforsinkelsen, der er Skyld i, at den rejsende ikke naar det Tog, hvortil han har Billet, burde han have Ret til at benytte denne Billet til Befordring med det først afgaaende Tog, og jeg skal ved første givne Lejlighed søge dette ændret, men jeg tror ikke, det kan ske, saa længe vi have den nugældende Lov.

Det ærede Medlem for Randers Landkreds (Bjerre) ønskede oprettet et Jernbaneraad. Et saadant have vi jo haft før. I 1886 blev et saadant oprettet af den daværende Indenrigsminister ved kgl. Anordning; det bestod i de følgende Aar og var sammensat af Repræsentanter for forskellige Erhvervsgrøene. Fra dette Tings Side blev Oprettelsen atter og atter paatalt paa det kraftigste, og noget af det første, der skete, efter at vi ved Overenskomst mellem Regering og Rigsdag havde faaet Statsbaneorganisationsloven af 1892, var, at dette Jernbaneraad til Glæde for dette Ting atter blev hævet ved en kongelig Anordning af 1893. Denne Optræden fra dette Tings Side synes ikke umiddelbart at tyde paa, at der hos det skulde være Ønske om Genoprettelsen af et saadant Raad. Jeg ved jo godt, at der i Jern-

banekommissionen af 1898 atter var Tale om at oprette et Jernbaneraad, ganske vist af en noget anden Art, idet man foreslog, at det skulde bestaa af Repræsentanter for de to Ting, 7 Medlemmer af hvert, og Generaldirektionens 5 Medlemmer, i alt 19. Dette Kommissionens Forslag, der tillige gik ud paa, at Raadet skulde være forberedende med Hensyn til alle de Sager, Ministeren agtede at forelægge Rigsdagen, blev ikke optaget af min Forgænger i det Forslag, han senere forelagde, og som blev til Lov i Maj 1903. Under Behandlingen af denne rejstes der Spørgsmaal om, hvorfor han ikke havde optaget denne Tanke, og han svarede da, at han var mod et Jernbaneraad af den Sammensætning og med det Formaal, hvorimod han ikke havde noget imod et Raad af en noget anden Sammensætning, der ikke paa den Maade bandt Administrationen og foregreb Rigsdagens Myndighed, som Tilfældet var med det af Kommissionen foreslaaede Raad. Under Forhandlingen i Landstinget blev der ogsaa dvælet ved Sagen af et daværende tidligere Medlem af Jernbanekommissionen. Men skønt Ministeren altsaa havde erklæret sig rede til at optage en Forhandling om Oprettelsen af et Jernbaneraad af en lignende Art, som man havde kendt i 80'erne, ses der ikke siden at være fremkommet noget, hverken i Landstinget eller Folketinget, der kunde antyde, at Stemningen nu var bleven gunstigere for et Jernbaneraad, end den var, da vi før havde det. Der har derfor ikke været nogen Grund for mig til at tro, at det vilde være kærkomment for dette Ting, om jeg gjorde Skridt til at søge oprettet et Jernbaneraad. Skulde det vise sig, at jeg i saa Henseende har taget fejl, skulde altsaa det ærede Medlem have Ret i, at der virkelig er Ønsker i saa Henseende, skal jeg intet have imod at optage Forhandling derom.

Det ærede Medlem klagede over, at Nordmændene, naar de kom til Frederikshavn med Det forenede Dampskibsselskabs Skibe, maatte gaa og vente i Timer, før de kunde komme videre. Det undrer mig, især naar det ærede Medlem siger, at Nordmændene helst ville sejle om Natten og køre gennem Jylland om Dagen. Deri tror jeg nemlig, det ærede Medlem har Ret, og derfor er Routen jo ogsaa lagt saaledes, at Skibet fra Kristiania kommer til Frederikshavn om Morgen — før 1. Oktober var det Kl. 5, efter 1. Oktober Kl. 6 —, og det ordinære Tog gaar 6²⁴ fra Frederikshavn, saa hvis de