

da køber Tændstikkerne og sælger dem med Fordel, men i samme Øjeblik, Strejken er borte, og man skal til at producere selv, er ogsaa Fortjenesten borte. Det er ganske karakteristisk for Statsdrift, men jeg tror, det har noget paa sig, ogsaa herhjemme. Hele Apparatet virker for tungt, som det allerede er sagt af det ærede kongevalgte Medlem og af saa mange andre, det er ikke undergivet Reglerne for en Forretning, hvad det i Virkeligheden er. Den nuværende Generaldirektør har en Gang i en Skrivelse her til Rigsdagen, tror jeg det var, sammenlignet Statsbanevirksomheden netop med en stor Transportforretning. Jeg tror, at Sammenligningen er rigtig, men Fejlen er, at denne Transportforretning slet ikke drives forretningsmæssigt. Det er ikke Generaldirektørens Skyld, han maa jo drive den, som den vedtagne Lov bestemmer; nej, det er hele Systemet, der er Skyld i det.

Fra den seneste Tid skal jeg nævne et lille Træk, som jeg vil kalde meget lidt forretningsmæssigt, og hvor man nok kunde have vist lidt Forretningssans. Det var, da der var Tale om Lokomotivbygning herhjemme. Nede i det andet Ting var en Anmærkning derom bleven forkastet, og da vi saa heroppe i Landstinget gav os til at tale om den samme Sag i god Tro til, at vi muligt kunde udrette noget paa dette Omraade, viste det sig af Meddelelser i Aviserne, at den Ting var afgjort, Lokomotiverne vare købte i Udlandet. Den højtærede Minister sagde derom, at det maatte Statsbanerne gøre — jeg gaar altsaa ud fra, at det er den Meddelelse, man har givet den højtærede Minister fra Statsbanerne —, „thi Fristen for Tilbudene var udløben“. Se, det vilde en Forretningsmand ikke have taget Hensyn til, naar der ligger saa mange Tilbud. Det er de andre, der ere bundne til den Tid, men det er ikke Køberen, han kan meget vel træffe sine Dispositioner, og i det Øjeblik, der forelæa et saa rigt Udbud, kunde man nok have faaet sine Lokomotiver til en anden Tid og i alt Fald ikke dyrere. Jeg gaar ud fra, at det ikke var Administrationens Hensigt at rette et Slag mod dette høje Ting, det betragter jeg som ganske liggende udenfor det tænkelige. Men man tænker slet ikke paa, at saadan bærer en Forretningsmand sig ikke ad, naar han mener at have Grund til at udsætte et Indkøb.

Lad mig tage et andet Eksempel: Beregningen af Fragt af store Kvanta. Det siges i Bemærkningerne til Lovforslaget,

hvad der naturligvis er overordentlig rigtigt, at det vil ses, „at det er ufordelagtigt for Jernbanerne at anvende smaa Vogne, og Statsbanerne have derfor, ligesom de større Baner i Udlandet, i en Aarrække ved Vognanskaffelser kun ladet bygge store Vogne“. Ja, men hvorfor gør man saa ikke her i Landet som i Tyskland noget mere for at fremme Brugen af store Vogne? Hvis jeg ikke tager fejl, er den største Rabat, man giver for Belastning af de store Vogne, i Sammenligning med de smaa, 10 pCt. Hvorledes er Forholdet i Tyskland? Lad os tage et bestemt Eksempel. En Vognladning Jernvarer fra Köln til København paa 5,000 kg koster 200 Reichsm., medens en Vognladning af den dobbelte Størrelse kun koster 270 Reichsm. Det viser en ganske anderledes Forstaaelse af, hvorledes man skal handle. Der kunde vistnok nævnes adskilligt mere af den Slags, men det er ikke saa underligt, at noget saadant foreligger, fordi man saa stærkt har fjernet sig fra det forretningsmæssige Hensyn. Hvis man skulde lede Statsbanerne saaledes, som man leder større industrielle Foretagender eller Handelsvirksomheder, maatte man jo ogsaa komme ind paa at søge de Folk, der skulde lede dem, efter andre Principper. Nu er det for manges Vedkommende et rent Avancementsspørgsmaal. Det er enten juridiske Kandidater eller polytekniske Kandidater — Folk, som jeg selvfølgelig har den største Højagtelse for —, det er de Folk, som lede disse Baner. Gaa vi derimod over til vore store Selskaber her i Landet, og jeg kan ogsaa sige andre Steder, er det ikke netop den Slags Mænd, der staa i Spidsen for dem. Men jeg skal ogsaa indrømme, at man saa heller ikke byder de Mænd de Gager, som man maatte byde de Embedsmænd, der skulde bringe det store Overskud frem. Det vilde ligge nær, om Statsbanerne gik i den samme Retning, som Københavns Kommune har gjort netop i denne Tid ved at erkende, at, naar de skulde have Sporvejene, maa de ogsaa have de Mænd dertil, der ere vante til at lede dem, og hvorefter de vide, at de kunne gøre det, og saa se bort fra Lønningsspørgsmaalet og give dem det overordentlig beskedne personlige Tillæg paa 4,000 Kr. om Aaret.

Men nu foreligger altsaa dette Forslag, og den højtærede Minister sagde netop, at det var ved Hjælp af Takstforhøjelserne, at man maatte bringe Indtægterne op. Dertil vil jeg sige, at Takstforhøjelser behøve ikke altid at betyde Indtægtsfor-