

optage en Forhandling om at gøre Banen Næstved—Karrøbæksminde Havn til en Statsbane.

Maa jeg i øvrigt om Statsbanedriften, som det vel ogsaa er tilladt at omtale i Forbindelse med hele denne Sag — jeg haaber ikke, at den højtærede Formand skridder ind —, sige, at den har jo gennem Maaneder været under al Kritik. For første Gang i 3 Maaneder oplevede jeg, der jævnlig passerer Strækningen Næstved-København, i Gaar at komme rettidigt ind med Toget her til København, og det skete endda kun i Kraft af, at det var en fortræffelig Lokomotivfører, vi havde, der ikke sparede paa Kullene, thi ved Næstved var Toget meget forsinket som sædvanligt. Jeg takker Statsbanernes Ledelse, fordi den har efterkommet en gentagne Gange fremsat Henstilling om at lade Eksprestoget fra Gedser om Eftermiddagen rykke tilbage for Itoget. I lang Tid før 1. Oktober var det saaledes, at hele Befolkningen langs Sydbanen maatte vente halve og hele Timer paa dette Itoget, fordi det ikke maatte føres frem, inden Eksprestoget med de 10—20 Tyskere var sluppet igennem, men nu har man ladet Tyskerne komme bagefter. Gudbevares, vi skal gøre alt, hvad vi kan, for den udenlandske Trafik, men jeg er alligevel glad ved, at Statsbaneledelsen har vist den lokale Befolkning dette ret betydningsfulde Hensyn, det er vi alle Ledelsen taknemmelige for, men vi vilde være Trafikministeriet og Statsbanestyrelsen endnu mere taknemmelige, hvis vi kunde faa gennemført den Ordning, som Gang paa Gang er blevet lovet os, at Godstrafikken paa Sydbanen i væsentlig Grad foregik i de Nattimer, som nu slet ikke udnyttes. Det er højest ejendommeligt, at man rejser Krav om Dobbeltspor paa en stor Stambane, samtidig med at det er en Kendsgerning, at den ligger ubenyttet hen 5—6 Timer af Døgnet. Jeg har ikke noget imod, at man, naar det virkelig er foreneligt med Tidens Krav, Udviklingen og Kulturen, kom dertil, at man undlod at køre med Jernbane om Natten, men det troede jeg ikke var muligt. Man skulde næsten tro, at det, der tilstræbtes fra Statsbanernes Side, var, at Folk ikke skulde rejse om Natten, eller at der ikke skulde køres med Gods om Natten. (Afbrydelse af *Ministeren for offentlige Arbejder*). Ja, man er begyndt saa smaat dermed, men det er en Kendsgerning, at det Løtte, som i sin Tid, da man i Folketingsudvalget behandlede Spørgsmaalet om Broen fra Masnedø til Orehoved, blev givet om, at man i 10 Aar vilde overflødiggøre Dobbeltspor ved at udnytte disse Nattimer

til Godstrafikken, ikke er indfriet. Man er begyndt saa smaat under Krigssituationen, men jeg haaber, at den højtærede Minister og den nye Generaldirektør vil tage sig af denne Sags Gennemførelse. Jeg ved godt, hvorfor den ikke er gennemført hidtil, nemlig fordi det medfører Ansættelse af flere Folk paa Stationerne, det kræver større Udgifter til Banens Bevogtning, Ledvogterne skal f. Eks. have mere, men det maa Statsbanerne betale; naar Overskuddet stiger fra Maaned til Maaned, er der ingen Mening i, at Toggangen af lutter Sparsommelighedshensyn skal være saa uforsvarlig, som den er. Der er endnu adskillige Nattimer, som kan udnyttes til Godstrafik paa København—Gedser-Ruten, og jeg anbefaler indtrængende, at man følger denne Henstilling.

Til sidst vil jeg udtale min Glæde over, at den højtærede Minister ved Besættelsen af Posten som Generaldirektør gjorde den Opfattelse gældende, at det gjaldt om at faa fat i en dygtig Forretningsmand og i øvrigt naturligvis en Mand, som var Opgiven voksen. Jeg tror, at ikke mindst om den Mand, som den højtærede Minister kaldte til Generalsekretærposten, gælder det, at man vil faa overordentlig stor Glæde af ham, og jeg hilser navnlig denne sidste Udnævnelse med den allerstørste Glæde. Imidlertid vil jeg gerne i denne Forbindelse fremdrage et enkelt Forhold for at faa rammet en Pæl gennem en Forestilling, som raader hos adskillige, om, at man dog ogsaa indenfor Statsbanernes Ledelse er blevet for retningsmæssig. Ærede Medlemmer vil vide, at der for nogle Maaneder siden let kunde være hændt en ny Gentoftes Katastrofe paa Sjælland, og at der som Følge af Mangel paa Agtpaaagivenhed hos Stationsforstanderen paa Eskildstrup Station paa Falster meget let kunde være hændt en meget alvorlig Jernbanekatastrofe der. I det første Tilfælde, Affæren mellem Rungsted og Nivaa, hvor to Tog blev ledet ind paa samme Spor og kørte imod hinanden med fuld Fart, var det, saa vidt jeg erindrer en Portør, som reddede Situationen, idet han fik stoppet de fremfarende Tog i Tide, men det tilføjes, at han kun opnaaede dette ved, at det ogsaa var dygtige, agtpaaagivende Lokomotivførere, som førte Togene. Man suspenderede Stationsforstanderen i Eskildstrup, han havde nemlig selv skiftet Sporet forkert; man suspenderede Stationsforstander Husted i Nivaa, og man suspenderede Stationsbestyreren i Rungsted, en Assistent Edwardsen; men senere, da der var gaet nogen Tid, og Sagen var undersøgt og grun-