

at handle efter Konduite i saa Tilfælde; det er nemlig ofte, ja næsten altid, til lige saa stor Gene for Konduktørerne som for de rejsende, at de skal holde den Justits, som nu fordres. Jeg vil derfor henstille, at der maa blive givet Konduktørerne fornøden Frihed til at handle i saadanne Tilfælde, som de finder det forsvarligt.

Den højtærede Minister tror, at hvis man gaar til en større Forhøjelse af Taksterne end den her foreslaaede, er det tvivlsomt, om man vil opnaa det tilsigtede Resultat, idet man saa kan risikere, at de paagældende rejser med Dampskibene; Dampskibspriserne er jo allerede efter den gældende Ordning billigere end Jernbanetaksterne. Ja, der er mange, som rejser med Dampskib, det vil sige, der er saa mange, som der er Plads til paa Dampskibene; men der findes jo ikke ubegrænset Plads, det har Folk ofte erfaret i den senere Tid, og saa længe Statsbanerne har saa vanskeligt ved at befordre, hvad de skal, mener jeg ikke, der kan være Fare for, at de vil komme til at lide Skade ved, at der gaar adskilligt mere med Dampskibene. For Resten maa man huske paa, at det vigtigste er, at det, der skal befordres, bliver befordret, og ikke, om Statsbanerne faar en større eller en mindre Part af Befordringen. Den højtærede Minister tænker vel i øvrigt særlig paa Godstrafikken, naar han siger, at Dampskibene eventuelt vil tage en hel Del af, hvad Banerne nu befordrer. Saa vidt jeg ved, synes det imidlertid at blive forholdsvis vanskeligere at faa tilstrækkeligt Materiel til Befordring, navnlig af Godstrafikken, og som Følge deraf afsendes nu procentvis meget mere af den samlede Godsmængde som Ilgods. Dette ligger selvfølgelig i, at det er gaaet ind i den almindelige Bevidsthed, at man faar aldrig Godset frem, hvis det ikke sendes som Ilgods, og saa betaler man den højere Fragt herfor. Heri synes at ligge et Bevis for, at til syvende og sidst kommer det ikke an paa, om Fragten er lidt højere eller lidt lavere, men det kommer væsentlig an paa, at Godset kommer frem i nogenlunde rimelig Tid.

I saa Henseende var de Udtalelser, den højtærede Minister fremkom med, navnlig de Udtalelser, der blev sat i Forbindelse med mine Bemærkninger om Udnyttelsen af Materiellet, hverken glædelige eller helt tilfredsstillende. Den højtærede Minister sagde, at der havde i Virkeligheden ingen Indskrænkning fundet Sted med Hensyn til Godstrafikken i det hele eller med Hensyn til Antallet af Godstog, og at alle jo vel vidste, og at navnlig jeg maatte vide, at naar det kneb saa stærkt nu, og der saa

mange Steder stod tomme og lossede Vogne, saa laa det i, at der var Mangel paa Spor særlig paa Stationerne, men ogsaa paa de Strækninger, hvor der ikke findes Dobbeltspor. Det er mig ganske vist bekendt, at der er Mangel paa Spor, men denne Mangel er dog ikke større nu, end den var før Krigen, og det forekommer mig, at den Omstændighed, at der er færre Tog — og der er jo faktisk færre Persontog —, i nogen Grad maatte gøre det lettere at dirigere de mange Godstog, som jeg ved fremdeles gaar, mellem Stationerne, og for den Sags Skyld ogsaa paa Stationerne. Navnlig det, at der kører mange Eksprestog igennem, bevirker nemlig, at den Rangering, som skal foregaa paa Stationerne, bliver vanskeligere. Jeg kan derfor lette forstaa, at det ikke skulde være muligt at udnytte Materiellet bedre, end Tilfældet er nu og Tilfældet har været, naar der fra Ledelsens Side blev lagt særlig Vægt derpaa. Jeg synes, at hvis det skete, maatte man kunne naa til at faa en hel Del Vogne frem noget før. Selvfølgelig erkender jeg, at den store Brændselstransport, navnlig Tørvetransporten, i høj Grad lægger og har lagt Beslag paa Statsbanemateriellet.

Jeg skal indskrænke mig til disse Bemærkninger. Det kunde være fristende at komme dybere ind paa Spørgsmaalet om den forretningsmæssige Ledelse af Statsbanerne. Den højtærede Minister sagde, at han aldrig har holdt paa, at Statsbanernes Ledelse skulde være forretningsmæssig. Jeg har nu det Indtryk, at den Gang vi behandlede Loven om Statsbanernes Styrelse, var der baade i Udvalget og i Tinget fra alle Sider Enighed om, at man skulde have en mere forretningsmæssig Ledelse af dem end den, der i alt Fald paastodes at have været i sin Tid, og jeg mener, at det med Rette blev paastaet. Jeg tager neppe fejl, naar jeg mener, at specielt Ordføreren for det Parti, den højtærede Minister tilhører, ved Behandlingen af Lovforslaget om Statsbanernes Styrelse endogsaa satte dette som det første og vigtigste af alt vedrørende Statsbanernes Styrelse: at de blev ledet efter forretningsmæssige Principper, og jeg tror ikke, at Ministeren tog Afstand herfra, selv om han selvfølgelig gjorde gældende, at der ogsaa var andre Hensyn at tage. Det har jeg da ogsaa altid tænkt. Man kan ikke, navnlig ikke ved Anlæg af enkelte Banestrækninger, bestemt sige, om der er Udsigt til lige straks at faa en forretningsmæssig Drift af den paagældende Strækning, men at Banerne som Helhed skal ledes saa forretningsmæssigt, at Drifts-