

Betragtning. Forretningsmænd i Holbæk, som jeg har talt med om Sagen, ønsker ingen Omlægning af de Tog, vi har paa Linien, da Forbindelsen med København er en saadan, at man kan faa en hel Dag i Hovedstaden, naar man tager ind med første Morgentog, som gaar fra Kalundborg Kl. 5,7 Morgen, fra Holbæk Kl. 6,29 og er i København Kl. 8,35. Tager man ind med Formiddagstoget fra Kalundborg Kl. 8,23, i Holbæk Kl. 9,59, i København Kl. 12,12, er man en halv Dag i København, idet Aftenstoget fra København udefter gaar Kl. 7,50. Men det næste og sidste Tog, som gaar ude fra paa Nordvestbanen indefter til København, gaar fra Kalundborg 4<sup>55</sup> Eftermiddag, fra Holbæk 6<sup>29</sup> og er i København 8<sup>47</sup>. Medens man kan komme fra København 8<sup>5</sup> Morgen og være i Holbæk 9<sup>58</sup> og i Kalundborg 11<sup>26</sup> Middag og fra København Kl. 1 og være i Holbæk 3<sup>18</sup> og i Kalundborg 4<sup>48</sup> Eftm., savner man i høj Grad et Eftermiddagstog til København, da der intet Tog gaar fra Kalundborg fra 8<sup>23</sup> Morgen til 4<sup>55</sup> Eftermiddag og heller intet fra Holbæk fra 9<sup>59</sup> Formiddag til 6<sup>29</sup> Aften. Men da man fra de høje Statsbaneautoriteters Side paastaar, at der ikke kan tilkomme denne Bane mere end 3 Persontog i hver Retning, tror jeg, at disse Tog er lagte med saa stor Skønsomhed som muligt og et saa stort Hensyn som muligt, om ikke til et lystrejsende Publikum, saa dog til forretningsrejsende, der ogsaa har saa meget ud af deres Tid som muligt, idet Statsbanerne lader dem sandede det gamle Ord, at Morgenstund har Guld i Mund. De rejsende fra Odsherred er heller ikke særlig godt stillede med Hensyn til Togforbindelser, idet de kun har Tilslutning til Formiddagstoget til København, ikke til Morgentoget. Dog er Togforbindelsen ogsaa for deres Vedkommende saaledes, at de kan tage hjemme fra om Morgenen, være i København 12<sup>22</sup> indtil 7<sup>50</sup> Aften og komme hjem igen samme Nat. Her drejer det sig dog om en Privatbane, der rationerer Toggangen, og dens Drift kan man vel ikke her have synderlig Indflydelse paa. Den nuværende Toggang paa Nordvestbanen giver, som sagt, det nødtørftigste, men saa snart man er kommet ud af den nuværende Nødstilstand, maa der skaffes bedre Togforbindelser.

Et af de første Trafikspørgsmaal af vidererækkende Betydning i den indenlandske Forbindelse, som maa tages op, er en Færgefart mellem Kalundborg og Aarhus i Forbindelse med et Dobbeltspor

fra Roskilde til Kalundborg, idet den Trafik, som gaar til Jylland ad Korsør-Ruten over Fyn, er ganske overvældende og trænger til at aflastes, især efter at vi har faaet den nordlige Del af Sønderjylland ind under dansk Herredømme og Forvaltning. Denne Rute vil kunne aflastes for største Delen af Trafikken til Aarhus og til den Del af Jylland, der ligger Nord for denne By, hvis Ruten København—Kalundborg—Aarhus udnyttes tilstrækkeligt. Denne Rute bør altsaa i ingen Henseende forsømmes, men bør udvides, saa snart Forholdene muliggør det.

Hvad Statsbanedriften angaar, tror jeg, man skal være meget varsom med at sætte Priserne alt for højt op, da det kun vil bevirke, at Trafikken gaar fra Banerne til Landevejenes Lastbiler, saa at den mindre Omsætning, trods de højere Priser, vil bevirke en ugunstig Balance. Hvor stærkt Omkostningerne ved Godsforsendelse er steget i de senere Aar, skal jeg give et Eksempel paa. En Jernbanevogn med 100 Sække Majs kostede før Krigen fra Københavns Frihavn til Holbæk 24 Kr., alt iberegnet, nu 128 Kr. Jo større Prisforhøjelser af den Slags der bliver, desto større Underskud vil Statsbanerne give, da al Nærtrafik efterhaanden paa den Maade vil forsvinde.

En af Grundene til Statsbanernes Misere i Øjeblikket er naturligvis ogsaa Indførelsen af 8 Timers Arbejdsdagen, som har haft til Følge, at en stor Del af Personalets Arbejdsvegne ikke udnyttes tilstrækkelig effektivt uden en urimelig høj Ekstrabetaling. Medens Publikum klager over ikke at blive tilstrækkelig hurtigt betjent paa store Stationer, hvor man som Undskyldning anfører, og sikkert med Rette, at man ikke har det nødvendige Personale, f. Eks. ved Billetsalget før Togenes Afgang, paastaas det, at Personalet paa mindre Stationer ude omkring paa Landet bogstavelig gaar og falder over hinanden. Kunde en skøn som Fordeling af Personalet ikke være paa sin Plads, og kunde man ikke i visse Retninger spare en Del Overarbejdspenge til dette Personale? Er det f. Eks. nødvendigt, at en Assistent og en Portør gaar en Søndag Aften og venter til Kl. 11 paa et Tog, som holder et Minut eller to ved en lille Landstation for at sætte en enkelt Passager af og tage en anden op? Kunde Statsbanerne ikke her i Lighed med, hvad Tilfældet er ved visse Privatbaner, lade Togføreren sælge den Billet, som skulde sælges ved den Lejlighed? og er det nødvendigt at have baade