

naaet, ikke er forfærdelig store. Jeg skal nævne et lille karakteristisk Eksempel, der er symptomatisk for den Maade, hvorpaa Statsbanerne i Øjeblikket ledes. Jeg tænker paa Tog 154, der bevæger sig hver Morgen den lille Strækning Roskilde—København, 4 smaa Mil. Det har i hele Oktober Maaned konstant været forsinket; det benyttes af Folk, der skal ind til deres Arbejde til en bestemt Tid, og for hvem det derfor har afgørende Betydning, at de kan regne med at være i Byen til et bestemt Klokkeslæt. Ikke desto mindre har Toget hele Oktober Maaned været forsinket, og hvorfor? Fordi Statsbanerne har taget en eller maaske to store Færger ud af Storebælts-Overfarten, derfor kommer der nogle Iltog, paa hvilke dette lokale Tog skal vente. Lad gaa, at Toget en enkelt Gang bliver forsinket, men at det konstant er Tilfældet, og at Statsbanerne derefter ganske rolig siger: Ja, men Herregud, vi har Kedelettersyn i Korsør, det maa man regne med, finder jeg er en fuldkommen skandaløs Behandling. Hidtil har der vist staaet en Stjerne ved forskellige Tog, hvilket betød, at Toget ikke løb Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen. For Fremtiden maa man ogsaa hertil føje, at naar der er Kedelettersyn i Korsør, vil Toget først komme et Par Timer senere ind, end det skulde.

Vejsagerne hører efter mit Skøn naturligt hjemme under Indenrigsministeriet. Vejene er efter Vejloven af 21. Juni 1867 overgaaet til Amtene og Kommunerne; disse er i allerhøjeste Grad økonomisk interesserede i Vejspørgsmaalet, det Ministerium, under hvilket de naturligt hørte, var Indenrigsministeriet, der er det Sted, hvor de kunde vente at faa det rette Forsvar, hvor de kunde vente, at man med Styrke traadte op overfor de modstridende Interesser, som fra anden Side gør sig gældende. Men de kan ikke vente det af Ministeriet for offentlige Arbejder, hvis naturlige Hovedinteresse er Statsbanernes og til Dels Privatbanernes Drift, hvori Staten i allerhøjeste Grad er interesseret. Derimod er Staten ikke interesseret i den Grad økonomisk — vel overhovedet ikke økonomisk i Vejenes Anlæg og Vedligeholdelse, derfor vil det uhyre let gaa saaledes i det Ministerium, der er sat til at varetage Statsbanernes og Privatbanernes Interesser og ikke har noget med Vejernes, Amtenes og Kommunernes økonomiske Forhold at gøre, at Vejsagerne ofte ganske automatisk vil komme til at ligge under.

Der er et lille Punkt, jeg gerne vil be-

røre, idet det ogsaa synes mig at vise, at Ministeriet ikke i tilstrækkelig høj Grad vil ind paa den Tanke, at man ogsaa skal varetage Vejenes og Vejinteressenternes Interesse. Det er ved Sættelse af de forskellige Kommissioner. I Parentes bemærket er der intet Ministerium, der under Kommissioner, som Ministeriet for offentlige Arbejder, det er en Specialitet for dette Ministerium. Det er ingen Hemmelighed, at en Begrundelse for det i Forhold til Sagerne ret store Personale, der holdes i dette Ministerium, er den, at man har disse mange Kommissioner. Ved Sættelsen af Kommissioner, som er af vital Interesse for Vejene, har man set flere Tilfælde, hvor Vejinteressenterne ganske har ligget under, hvor hverken Amtene eller Kommunerne er repræsenteret i den Grad, de i Virkeligheden har Krav paa. Jeg tænker specielt paa den sidste Kommission om Ruteautomobilerne, hvor man lod de baneinteresserede faa en Repræsentation, der praktisk talt paa Forhaand gav Banerne Flertal indenfor Kommissionen, og man saa endda det Særsyn, at medens baade Finansministeriet og Justitsministeriet var repræsenteret, var Indenrigsministeriet, der staaar som Vogter af Amtenes og Kommunernes Interesser, ikke repræsenteret.

Jeg haaber gennem, hvad jeg her har sagt, at have givet et lille Bidrag til, at Spørgsmaalet bliver taget op, og er det først een Gang rejst, tror jeg, at der vil være ikke ringe Tilslutning fra alle de vejinteresserede, og jeg føler mig overbevist om, at Vejinteressenterne strækker sig meget vidt, idet det ikke blot er Luksusautomobilejerne, Lastautomobilejerne og Ruteautomobilejerne, men ogsaa den store Befolkning, der høster Gavn af disse Befordringsmidler, og disse Interesser er saa vidt omfattende, at der ogsaa maa tages Hensyn til dem. Jeg nærer, som sagt, ingen Tvivl om, at naar Spørgsmaalet først en Gang er rejst, vil det kræve en Løsning, og indtil den eneste rationelle Løsning, Vejsagernes Tilbageførelse til Indenrigsministeriet, har fundet Sted, er det muligt, at Diskussionen, en Gang rejst og videreført, i hvert Fald kan bevirke, at Ministeriet for offentlige Arbejder i noget højere Grad end hidtil vil tage Hensyn til de Vejfarendes og Vejernes berettigede Interesser.

Vanggaard: Blandt dem, der er Modstandere af den nye Tilstand i Europa, af Versailles-Fredens Resultater, har det været Mode at tale om Europas Balkanisering. Dermed mener man, at der er opstaaet en