

[Carsten Raft.]

ikke betænkelige ved forhøjelsen af lyntogstaksten. Jeg mener i virkeligheden, at den også har et vist formål. Det må være meningen med lyntog, at de hurtigt rejsende har en særlig adgang til dem. Det må være meningen, at forretningsrejsende og organisationsrejsende, som ikke altid kan fastsætte deres rejser og ikke kan stå i kø og vente på billet, skal have en vis adgang, og ved en forhøjelse her imødekommes dette hensyn. Der er ikke grund til, at de sommerferierejsende, der rejser en gang om året, skal have fortrinsret; de kan bestemme sig i tide. Derfor er jeg ikke betænkelig ved på denne måde at skaffe disse penge, og derfor synes jeg, det er en trafikpolitisk foranstaltning, som har en rigtig tendens.

Med hensyn til godstrafikken, som venstres ærede ordfører var inde på, er det meget vanskeligt for os at udtale os. Vi må i hvert fald have adgang til nærmere undersøgelse af tingene. Der er jo ret stærke angreb mod statsbanernes godstarifering. Hvis det er tilfældet, som det hævdes, at statsbanerne f. eks. konkurrerer en så naturlig — naturlig for Danmark — og fra Arilds tid brugt befordringsmetode som småskibene ned og gør det ved priser, der må skønnes at være unfair — det går påstanden ud på —, er det noget, vi må se på. Hvis det er tilfældet, så synes det urimeligt, så synes det at være en fremgangsmåde, der ikke er tiltalende, og det synes betænkeligt, at staten i og for sig skal lægge ryg til den slags ting. Men forholdet er selvfølgelig det, at pengene skal ind, og hvis godstaksternes yderligere forhøjelse kan betyde, at statsbanerne får tab, løser det ikke denne opgave, og så er der intet vundet. Derfor må vi have lov til at undersøge tingene.

Der er visse takster, der virker forbavsende. Det siges bestemt, at det er billigere at sende en ladning mursten fra en vendsysselsk virksomhed over til København med statsbanerne end med småskibe. Det lyder mærkeligt. Og jeg hørte forleden dag en beregning, hvorefter en kasse æg på 80 pund, der blev sendt fra Rungsted til Gilleleje over Hellerup, kostede 90 øre i fragt. Jeg ved ikke, om de tal er rigtige, men man kan dårligt få æggene til stationen for de penge, for der er ingen, der vil bringe dem dertil for 90 øre. Men som sagt, vi bevæger os på et område,

hvor vi meget nemt kommer til at forveksle vore opgaver. Det er ikke meningen. Mit parti er enigt med ministeren i opgaven og vil også være med til at løse den.

Til slut vil jeg blot have lov til at sige, at jeg er nu alligevel lidt forbavset over, selvom ministeren har haft en bunden opgave og en ganske bestemt ting at udrette, at der ikke er en eneste betragtning over, om man ved besparelser eller andre foranstaltninger kan indvinde penge. Det er jo en kolossal stigning, der er tale om i underskuddet, en stigning i spring, og den må gøre betænkelig. Det er så sin sag for rigsdagen gang på gang at underskrive statsbanernes regnskab og sende det ud til skatteborgerne og lade det være nok med det. Det er selvfølgelig vanskeligt, når man ikke deltager i denne virksomhed, at trænge til bunds i dens forhold, og hverken beretning eller regnskab — eller hvad det hedder — for statsbanerne giver rigtig mulighed for at komme til bunds i forholdene. Men der har både i andre ministerier og ude blandt distrikternes folk og blandt forretningslivets folk været megen kritik fremme, som det er værd at få undersøgt berettigelsen af. Mangfoldige erhvervsfolk har henvendt sig til mig og sagt, at når det gik dårligt med godset, var det blandt andet, fordi der ikke var noget rigtigt tempo i statsbanerne med hensyn til service og iver for at få fat i godset.

Man lavede en ny takstpolitik, men der var slet ikke den service som ved privatrutebiler og lastbiler. Der er blandt landdistrikternes folk enstemmighed om, at der er meget at opnå ved en systematisk gennemgang af hele driften ude på de hundreder af stationer. Der kommer en trafikinspektør en gang imellem; han kontrollerer nærmest, ser tal efter og ser, om tingene er i orden, men spørgsmålet er, om det ikke kunne give millioner af kroner — det har det givet i andre bedrifter —, hvis en rationaliseringsekspert fulgt af en trafiksagkyndig mand var på stationen ikke mellem to tog, men opholdt sig der i 14 dage eller 3 uger og gennemgik hele forretningsgangen, hele stationens anlæg, som nu er i hænderne på den pågældende stationsforstander. Statsbanerne er mere et departement med reg-