

dem, hvad man i Forretningssproget kalder, saa kulante og *facile* som muligt og gøre Togene saa vel afpassede og indbyrdes sammenknyttede og endelig saa paalidelige og sikre som muligt. Kan man gøre det, gaar det hele som en Dans, og saa vil der derigennem være sørget for Landets Udvikling i det hele og store og saa — men ogsaa først saa — vil man naa til at løse den Opgave, som vi maa løse, saaledes som andre Lande have løst den, og som vi *maa* løse, om det skal gaa vel hos os, idet vi gøre Statsbanedriften, Jærnbannerne saavel som Dampskibene, til en Bærer af Fremskridtet og en Løftestang for Udviklingen. Det er det Maal, man skal sætte sig, og det er det Maal, jeg tror, der kan naas. Det er det Maal, det er nødvendigt at naa for at kunne bestaa i Konkurrencekampen med Udlandet. Det var Samfærdslens enorme Udvikling hinsides Havene, der bragte os den ødelæggende Konkurrence, hvorunder Landbruget næsten segner i dette Øjeblik, og skulle vi vinde frem i den Kamp, er der næst Dygtigheden i Fremstillingen af Landets Produkter kun det ene Middel at anvende at bringe Samfærdelsmidlerne op paa Højde med Tiden eller helst i Spidsen for Tidens Udvikling. Man maa altsaa gøre Statsbanedriften, saavel Jærnbannerne som Dampskibene, saa billig, saa kulant og gøre Togene saa hurtige og hyppige, saa vel afpassede og saa vel indbyrdes sammenføjede, saa sikre og paalidelige og først og fremmest saa billige som muligt. Det er et Livsspørgsmaal for den danske Stat, at det sker, og derfor er det et Livsspørgsmaal for den danske Rigsdag at søge at løse denne Opgave; men har Statsbanedriften, som den nu er, udvist noget Tegn til, at den har søgt at løse Opgaven? Der kommer jeg ind paa en Udvikling af de faktiske Forhold, som naturligvis vil kede Tinget, men som jeg ikke ser, at jeg kan undgaa. Jeg skal derimod vel undgaa at komme ind paa noget som helst, som kan give nogen Anledning til at tale om Personligheder fra min Side.

Jeg spørger om Billigheden først og fremmest, og der maa jeg erkende, at man er inde paa en god Vej. Hvor stor eller lille Andel i, at man er kommen ind paa denne Vej, Rigsdagen har, kan jeg ikke skønne over; men det kan i og for sig ogsaa være det samme. Det er et Faktum, at vor Statsbanedrift, vore Jærnbanner, i det hele taget ere billige, og det er priseligt. Noget andet er, om den Takstlov, som indførte denne Billighed, er hensigts-

mæssig og formaalstjenlig, om Systemet er gennemført godt. Jeg tager her bestemt Afstand fra den paa et andet Sted hævdede Anskuelse, at Statsbanedriften ikke har gennemført det i Rigsdagen gennemførte paa loyal Maade, men om selve Takstloven er god og hensigtsmæssig, sætter jeg et stort Spørgsmaal ved. Jeg erkender dog, at Statsbanedriften er billig, og at man har arbejdet hen til det rette Maal i saa Henseende. Med Hensyn til Hurtigheden maa man selv maale, om vi ere paa Højde med Tiden, naar det overvejes, hvad der vist kendes ganske almindeligt, at man i andre Lande kører med en Hastighed af 110 Kilometer i Timen, medens vi kun køre med en Hastighed af 55 Kilometer i Timen. Men at man ikke er naaet op i Højde med den Udvikling, vort Land kunde naa, fremgaar endnu klarere af den Kendsgerning, at i vort hurtigste Tog (det imellem Kjøbenhavn og Korsør) have vi siden 1882 — naar der tages Hensyn til, at man den Gang standsede ved Stationerne en bestemt afmaalt Tid — ikke naaet til at forkorte Køretiden med mere end 7 Minutter. Ærede Medlemmer, som følge med, hvad der i den Henseende sker trindt omkring i Verden, ville ogsaa vide, i hvilken grel Belysning denne Sag kommer til at staa for den, der har læst i fremmede Blade om, hvorledes man f. Eks. i Englands fjerneste Bilande fra Aar til Aar med Triumf melder om, at nu har man forkortet Køretiden saa og saa meget og kan køre det og det i den og den Tid. Vi have lige siden 1882 kun naaet at forkorte Køretiden for vort hurtigste Tog med 7 Minutter og ere altsaa kun naaede til at køre med halv Hastighed af, hvad man kører trindt om i Europa. Men værre er det med den Tid, vi spille ved Godstog, som tage Personer med, og jeg spørger, hvorfor dette System ikke er afskaffet for mange Aar siden. Det er mig bekendt, at de sjællandske Baner, som siden overgik til Statsbanedriften, i 1881 allerede havde Planer fremme og søgte at komme hen til det Øjeblik, da de kunde afløse de personførende Godstog med udelukkende Persontog, og derved spare Befolkningen den Tid, som spildes ved denne Kørsel. Man maa dog huske paa, at Tid er Penge, og at det derfor er at rutte med Landets Kapital — set fra et vist Standpunkt — hvis man befordre Personer med Godstog. Den samme Tid spilder man ogsaa derved, at man kun har saa faa Tog, der køre med en saadan Hurtighed, saa man kan være tjent med at køre med dem. Man