

men saa kommer der en tredie, hvori der staar forskellige Personer nævnte og endelig til Slutning staar: „samt enkelte Personer, hvis Forhold til Banerne taler derfor“. Her skal jeg tillade mig at forespørge den højtærede Trafikminister, om der derved er ment de Postekspedienter og Postpakmestre, som køre med Togene, idet jeg mener, at de ere temmelig intimt knyttede til Jernbanevæsenet, ja det paastaas endogsaa, at der er Steder, hvor de sælge Billetter til Trafikken. Hvis det er Tilfældet, mener jeg dog, at disse bør være indbefattede derunder. Og at det er et meget stort Ønske hos disse Jernbanepostekspedienter og Jernbanepostpakmestre, at de kunne beholde deres Eriplas som tidligere, er ganske naturligt, da de mene sig knyttede til Jernbanen paa en mere intim Maade end de fleste andre.

Jeg har en lille Bøn til den højtærede Minister tilbage, som gaar ud paa, at det Nattog, som gaar fra København om Aftenen 11,57, kan faa Lov til at stoppe i Slagelse. Det vil kun tage en Tid af 3—4 Minutter, og naar maa nu ved, at Slagelse er en By paa op mod 10,000 Mennesker, og at der er mange derfra, som søge Teatret og gerne ville hjem om Aftenen, tror jeg, at den Fortjeneste, der indvindes derfra for Jernbanen, vil være saa stor, at det rigelig kan betale sig at lade det Tog standse de 3—4 Minutter, som det jo saa kan indvinde paa den øvrige Fart.

Jeg skal dernæst gaa over til at omtale en anden Ting, nemlig Forholdene om Bord paa vore Skibe og Færger. Det er en Sag, som hverken er af lokal eller snæver Natur, men en Sag, som berører hele Befolkningen, dog naturligvis ikke mindst den Del, som bevæger sig paa Rejse. Saavel det høje Ministerium som og ethvert Medlem her af Tinget vil vide, at i det sidste halve Aar har Mand og Mand imellem ude i Befolkningen og i Pressen Forholdene om Bord paa disse Færger og Skibe været drøftede paa en Maade, saa, at det maatte vække Opmærksomhed. Som Repræsentant for den Kreds, hvorfra de fleste Færger og Skibe udgaa, har jeg derfor personlig søgt at sætte mig ind i disse Forhold. Jeg har talt med de Folk, som ere kyndige paa dette Omraade, og med udenforstaaende, men stadig uden at benytte noget Udfritningssystem. Den Opfattelse, jeg derved er kommen til, er den, at de Mænd, der under Behandlingen af Lovforslaget om Statsbanernes Ordning hævdede, at man skulde bibeholde Søfarts-

chefen, have haft fuldstændig Ret, thi medens man den Gang, da man havde Søfartschefen, overalt traf Tillid og Forstaaelse saavel mellem de overordnede og underordnede paa Skibene og Færgerne som overfor Publikum, er det modsatte blevet Tilfældet efter at den ny Lov om Jernbanernes Ordning er traadt i Kraft. Nu skal jeg sige, at den Kritik, jeg her udøver, er ikke rettet mod den højtærede Trafikminister, idet det for ham er umuligt, formener jeg, at sætte sig ind i den Slags Enkeltheder, men Kritikken maa absolut rettes mod Ordningen i det hele taget og dernæst mod dem, som føre Ordningen ud i Verden.

Den Gang vi havde Søfartschefen, var Generaldirektøren hans nærmeste og eneste overordnede. Han var derfor til enhver Tid nødt til at være à jour med, hvorledes Forholdene vare, tage Ansvar for disse og sørge for, at alt gik til paa tilbørlig og — lad mig sige — sømandsmæssig Maade. Nu derimod staar Søfartsinspektøren kun som Mellemled mellem Generaldirektoratet og Førerne af Færgerne og Skibene. Han er ikke i Stand til til enhver Tid at fremkomme med selvstændige Forslag, fordi han kun skal være raadgivende, og naar han ikke bliver spurgt, kan han ikke svare. Kommer han med forskellige Forslag alligevel, risikerer han, i en Tid, hvor man i en meget stærk Grad er kommen ind under Besparelssystemet, at han ikke bliver hørt, simpelt hen af den Grund, formoder jeg, at de Mænd, som færdes paa Landjorden og ikke have haft med Søen at gøre, ere ude af Stand til at dømme klart derom. Det er ikke med Skibe som med Jernbanerne, hvor man kan hægte Maskinen fra, og saa er Toget noget for sig og Lokomotivet noget for sig. Paa Skibe hører Maskinen ufravigelig til Skibet, og medens man paa Landjorden giver Lokomotivføreren Ansvar for Togets Fremførelse, er det ikke saadan paa Søen, hvor Kaptajnen har Ansvar, selv om Maskinmesteren, der er ham nærmest som højstkommanderende under Dækket, ogsaa har et Ord at skulle have sagt. Nej, man har nu, om jeg saa maa sige, skilt Skibene i to Dele, hvoraf den ene kommanderes af Maskindirektøren, den anden af Trafikdirektøren, og dette forvolder absolut baade Usikkerhed og uheldige Forhold, Forhold, som hverken Publikum eller Staten kan være tjent med.

Der er flere Ting paa Færgerne og Skibene fra det sidste halve Aar, som bør