

give det forventede bedre økonomiske Resultat. Der er jo ogsaa andre Maader at skaffe større Indtægter paa, og jeg tvivler ikke om, at den højtærede Minister vil bidrage sit til at gøre dette i saa høj Grad som muligt. Den højtærede Minister har jo vist, at han har et aabent Øje for at søge at forhøje Statsbanernes Indtægter. En af de Maader, som jeg mener at have praktiseret med Held, i hvert Fald paa vore lokale Baner, er at sætte hyppigere og mindre Tog i Gang, saaledes at der bliver en god Toggang paa Banerne med hurtige Tog, og saaledes at Godstrafikken henvises til de særlige Godstog. Det har vist sig, at Befolkningen slutter sig godt til saadanne Tog, og at man faar adskilligt bedre Forbindelse med Hovedlinierne og svækker Trafikken med Rutebiler, som kører langs Banerne, idet, som jeg sagde før, Befolkningen bruger Banerne mere nu end tidligere. Jeg tror, det er et godt Middel til at skabe Tilslutning til Banerne for Persontrafikens Vedkommende. Der er endelig ogsaa den Fordel derved, at man kan faa Stykgodset, i hvert Fald Ilgodset og Ekspresgodset, noget hurtigere befordret end ellers. Privatbanerne har ogsaa adskillige Steder med Held forsøgt at etablere et Samarbejde med Rutebiler, enkelte Steder i Forbindelse med Postvæsenet. Jeg kan oplyse for de fynske Privatbaners Vedkommende, at vi har 4 Rutebiler kørende, som i Løbet af et Aar har tilført Banerne 30 000 Personer, 4 500 Frimærkepakker og 140 000 kg Stykgods. Det er naturligvis ikke givet, at vi ikke havde faaet en Del af den Trafik alligevel, men med de Udgifter, vi har til Støtte for Rutebilerne, tror jeg, at det i hvert Fald for disse 4 Ruters Vedkommende har været en god Forretning, og det har i øvrigt holdt Rutebilerne ude fra Banens Opland. Med Held har der ogsaa været gennemført Rabat paa Billetter, naar der blev købt et større Antal — 10 — ad Gangen, Billetter, der gælder fra Land til By og omvendt. Det har vist sig, at det binder Publikum til Banerne, og at det øger Rejselysten, hvad der ogsaa maa være naturligt.

Naar jeg har opholdt mig noget ved Privatbanernes Forhold — nogle vil maaske sige —, er det ikke, fordi jeg vil fremhæve Privatbanerne paa Statsbanernes Bekostning, men fordi jeg har den Opfattelse, at Statsbanerne, som jo maa og skal have deres Hovedinteresse paa de større, gennemgaaende Linier, ikke har naaet at faa helt tilstrækkelig Interesse for Sideliniernes, i

hvert Fald ikke en saadan Interesse, som vi ved Privatbanerne har været nødt til at have, fordi det har været en Livsbetingelse for os, ellers kunde vi ikke bestaa økonomisk. Jeg er tillige af den Opfattelse, at det er nødvendigt, at Statsbanerne søger at samle al den Trafik, de kan, ind paa Sideliniernes, ikke blot for Sideliniernes egen Skyld, men ogsaa fordi Sideliniernes virker som Fødelinier for Statsbanernes Hovedruter; det er da naturligt, at Banerne i saa høj Grad som muligt selv besørger Trafikken og ikke lader den besørge ved andre Transportmidler, Rutebiler, og hvad der ellers kan være.

Mit Partis Ordfører i Folketinget, forhenværende Trafikminister Slebsager, pegede i sin Ordførelse rigtigt paa, at det naturligvis er en vigtig Sag at bringe Statsvirksomhedernes Indtægter op, men lige saa vigtigt og lige saa nødvendigt vil det være at skaffe Nedgang i Udgifterne. Dette har ogsaa Kommissionen behandlet, men den har ment, at der dertil ikke krævedes nogen Lovforandring. De væsentligste Udgifter for Statsvirksomhederne er jo Udgifterne til Tjenestemændenes Lønninger, men Kommissionen har ment — og jeg for mit Vedkommende deler den Anskuelse og har ogsaa underskrevet Kommissionsbetænkningen —, at der allerede i de bestaaende Love er tilstrækkelig Hjemmel til at kunne holde Udgifterne paa det rigtige Niveau. Jeg vil blot gøre opmærksom paa, hvad der ogsaa er fremhævet i Betænkningen, at der er Hjemmel til at afskedige mindre arbejdsivrige Tjenestemænd, at der er Hjemmel til at fremme Arbejdsiveren og Interessen ved at udvælge de dygtigste og mest interesserede til Avancement, og at der hverken i Normeringslove eller i andre Love er noget som helst Paalæg for Virksomhederne om at antage flere Tjenestemænd eller løse Arbejdere end absolut paakrævet. Jernbaneraadet har for Statsbanernes Vedkommende sluttet sig hertil, idet det har ment, at man, hvad Tjenestetidsreglerne angaar, er kommet til det rigtige gennem Sparekommissionen af 21. Februar 1920, og at man, naar man holder sig til det dér givne Grundlag vedrørende Tjenestetidsreglerne, kan naa betydeligt videre frem med Hensyn til Nedsættelse af Udgifterne ved Forenklinger i Driftsformen, særlig ved Forenklinger paa Statsbanernes Lokalstrækninger. Jeg tror ogsaa, at der for Statsbanernes Vedkommende vil kunne gøres en Del ved Forenkling af Driftsformen for de lokale Baner, men jeg vil her ligesom paa Takspørgsmaalets Omraade gøre den Bemærkning, at Stats-