

sonlige Nærværelse i Roskilde. Jeg vil tilstaa, at de ikke fik mig hentet til Roskilde for at hente den Vare, det viste sig, at det var en Fejltagelse, og at den kunde indløses paa en nemmere Maade, men i og for sig er det dog ganske mærkeligt, at noget saadant kan eksistere.

Jeg ser i alt dette en saadan Mangel paa Fremskridtssyn og paa Udvikling i den danske Statsbanedrift, at jeg ikke nok som kan opfordre Tinget til at vedtage denne Udvalgets Henstilling om en Kommissions Nedsættelse, i det Haab, at denne Kommission virkelig vil anstille en alvorlig Under søgelse og søge at afhjælpe de grimme mange Mangler, der findes. Der er dog endnu et Forhold, som jeg vil berøre. Det er et meget væsentligt Forhold, nemlig Forholdet mellem Statsbanerne og Privatbanerne. Den ærede Ordfører kom lidt ind paa den Tanke i Gaar, men jeg synes ikke tilstrækkeligt. Jeg vil derfor have Lejlighed til ganske kort at paapege, at det er jo dog ogsaa mærkværdigt, at vi ere naaede saa langt frem uden at have faaet den intense Forbindelse mellem Statsbanerne og Privatbanerne, saaledes at Publikum overhovedet slet ikke mærkede de to Systemer for Baneeje i Danmark. Det vilde være ilde, hvis man i England eller Frankrig, hvor Banerne drives af private Selskaber — nogle af dem have jo uhyre store Omraader større end hele Danmark — ikke kunde færdes fra det ene Selskabs Omraade til det andets uden Vanskelighed, uden at føle det. Men jeg synes, at paa samme Vis, som de have faaet indrettet sig, burde vi for længst være komne til at kunne indrette vor Statsbanedrift i Forhold til Privatbanerne saaledes, at Publikum overhovedet ikke havde nogen Vanskelighed ved at færdes fra det ene til det andet, baade med Personer og Gods. Og saa kommer der et andet Forhold; det er det store: hvorfor har man ikke søgt for Udviklingen af de ny Anlæg. Jeg har allerede kortelig været inde paa det, men jeg kunde ønske at føje et Par Bemærkninger til i den Henseende. Det er jo nemlig saaledes, at de Anlæg, som man nu til Dags har vedtaget og skal gennemføre, ere saa langsomme i deres Udvikling, at Nutidens Langsomhed staar i den grelleste Mod sætning til Fortidens Hurtighed, og det uagtet man just paa det Omraade er naaet til en enorm Udvikling af Materiellet for Banebygningen, og man altsaa skulde kunne bygge Jærnbannerne ulige hurtigere nu — og man kan det ogsaa — end man kunde for blot nogle faa Aar siden.

Ikke des mindre er Forholdet dette, at vi have en hel Række af Baner, som ere byggede dels af Staten, dels af private i en enorm, en ganske overordentlig kort Tid. Jeg maa citere efter Hukommelsen. Vi have den sjællandske Sydbane, som er 12—14 Mil lang, den er bygget i Løbet af 2 Aar og 2 Maaneder; det er nu omtrent 30 Aar siden. Vi have for at gaa til den nyeste Mod sætning Skagensbanen, som er bygget i mindre end 1 Aar. Det Tidsrum, jeg angiver, daterer sig fra, naar Loven er udfærdiget, eller naar Koncessionen er given — jeg mener, at de to Tidspunkter have samme Betydning — og til Aabningsdagen for den vedkommende Jærnbane. Og vi have som sagt forskellige andre Jærnbaner. Jeg tør dog ikke med Sikkerhed nævne nogen af dem, for jeg ser, at jeg har forlagt den Optegnelse, hvortil jeg vilde støtte mig. Vi have forskellige andre Jærnbaner, der ere byggede i forholdsvis meget kort Tid, og denne Bygning ligger langt tilbage i Tiden og staar i en sørgelig Mod sætning til Udførelsen af de Statsbane anlæg, som bleve vedtagne i 1894, disse 5 store Anlæg, Kystbanen, Viborg Stations Flytning, Ringe—Nyborg-Banen, Slagelse—Værsløv-Banen og Godsbanegaarden her ved Kjøbenhavn. Kystbanen er som bekendt med stor Møje aabnet i August Maaned forrige Aar — eller Juli? Ringe—Nyborg-Banen er ogsaa aabnet, Viborg Station maa jeg tilstaa, jeg ikke ved, hvorledes det forholder sig med; men Slagelse—Værsløv-Banen har ikke saa lidt tilbage, og Godsbanegaarden — ja, Gud ved, naar den bliver færdig! Og det uagtet man teknisk set kunde bygge i langt kortere Tid, end man før har behøvet til tilsvarende Anlæg, og der ligger saa overordentlig Vægt paa, at netop dette sidste Anlæg bliver udført, for at man derefter kunde komme til at lette den nuværende Personbanegaard for den store Tyngde, den har af Godsbanegaardens Naboskab. Jeg vil i samme Forbindelse nævne nogle saadanne Bagateller, som at man i Fjor paa Finansloven i sidste Øjeblik søgte en Bevilling til at bygge en Trappeviadukt over Jærnbanen ved Falkoneralleen ved Frederiksberg Station, fordi man var kommen under Vejr med, at det er nogle temmelig frygtelige Forhold, der finde Sted ved disse Overkørsler i Frederiksberg Sogn. Men er denne Trappeviadukt bygget? Jeg ved ikke bedre, end at den blev bevilget ærlig og redelig, og jeg ved ikke bedre, end at der ingen Trappeviadukt er — jeg har været paa Frederiksberg Station for et Par