

Dage siden. Et lignende ret flagrant Tilfælde har jeg set ved Udvidelsen af det Rundrejsebureau, der ligger ude ved Københavns Hovedbanegaard, den lille Bygning, der ligger paa venstre Side. Den vedtog man i Foraaret at udvide for at give Plads til nogle flere Ekspedienter, og man tog fat med al Kraft, og med al Kraft naaede man at blive færdig, da Sommersæsonen, hvor Bygningen skulde bruges, var nogenlunde vel forbi, midt i Oktober fik man Bygningen færdig. Jeg mener, at en saadan Foranstaltning som denne kunde man have foretaget ved at opføre en interimistisk Bygning — om det skulde være ved et Døckersk Filttelt, der kunde være opstillet i 8 Dage, det kunde fuldt ud gøre Fyldest. Der er saadan en Langsomhed med alt, hvad der foretages ved Statsbanerne, at den rent ud forfærder, saa jeg mener, at Rigsdagen maa tabe Modet over for de Bevillinger, der kræves i saa Henseende. I Fjor har Rigsdagen bevilget et Dobbeltspor fra Roskilde til Korsør, en Foranstaltning, som den daværende Minister mente kunde foretages i meget kort Tid. Jeg ved ikke bedre, end at der til Dato er foretaget saa at sige ingenting. Der var foretaget nogle Besigtigelser af nogle Linier og maaske nogen Ekspropriation, men der er ikke sat Spade i Jorden til dette Anlæg, og det har lange Udsigter med at faa det færdigt.

Endelig er der Ulykkestilfældene, som den ærede Ordfører ogsaa berørte, men som det syntes mig, han ikke ret kom ind paa. Man kan virkelig ikke trøste sig med, at det synes at være en Epidemii over det ganske Europa, at der indtræder et Utal af Ulykkestilfælde paa Jærnbannerne. For det første tror jeg ikke, at det gælder om det ganske Europa. Med andre Ord, denne Epidemii hersker vistnok kun i Tyskland, hvorfra vi have faaet vort Statsbanesystem, hvorfra jeg tror, at man kan sige, at noget af Grunden til, at disse mange Ulykkestilfælde indtræde hos os, ligger deri, at vi have efterlignet det tyske System. Det være langt fra mig at sige, at Jærnbannerne Styrelse er direkte ansvarlig for hvert enkelt Ulykkestilfælde, men jeg kan ikke komme bort fra, at der maa være en Sammenhæng mellem den Misfornøjelsens og Utilfredshedens Aand, der nu er udbredt over Statsbanernes Personale, og Ulykkestilfældene, som jo dog i alle Tilfælde maa have en Aarsag i mindre Agtpaagivenhed og mindre Hengivelse til Tjenesten. Det er jo sikkert nok, at Ulykkestilfældet ved Gentofte direkte udelukkende skyldtes Lo-

komotivførerens Mangel paa Agtpaagivenhed; men det er lige saa sikkert, at der kan fremdrages forskellige andre Momenter, at der kan rejses forskellige Spørgsmaal om, hvorvidt alt har været, som det burde være. Det Hovedspørgsmaal, som i denne Henseende for mig er det vanskeligste at besvare, er dette: var Lokomotivføreren virkelig, som han burde være? Jeg ved vel, at den højtærede Minister i Folketinget har fremdraget forskellige Momenter, der tale til hans Fordel, at de mange Straffe, der ere overgaaede ham, ikke vare af alvorlig Natur; men jeg ved ogsaa, at ganske det samme Forhold, han har udvist ved Gentofte Station, har han udvist paa forskellige andre Stationer, i alt Fald paa to andre, idet han har kørt imod Signalerne, og jeg mener, at en saadan Hensynsløshed i Kørslen burde have aabnet hans overordnedes Øjne for, at han overhovedet ikke egnede sig til at anvendes som Lokomotivfører, allermindst paa en Jærnbane med den Drift, som opstilles paa Nordbanen.

Nu vil jeg kun til Slutning bemærke, at det høje Ting vil maaske, endda jeg paa Forhaand har aflagt Løfte om ikke at ville være personlig og ogsaa tror at have holdt det, alligevel spørge, hvorfra jeg ligesom adresserer alle mine Klager til en enkelt Person. Ja, dertil er der to Grunde. Jeg gør det for det første, fordi jeg overalt for de Jærnbanners Vedkommende, som jeg kender, har fundet, at det er den enkelte Person, der væsentlig driver Jærnbanen. Hvor man har en dygtig Statsbane eller Privatbane, er det en enkelt Mand, der er Sjælen i Driften. Det er, saa vidt jeg ved, Tilfældet med de belgiske Statsbaner, det er, som jeg ved, Tilfældet med de svenske og norske Statsbaner, og det er Tilfældet med en hel Række engelske Privatbaner, som jeg kender personlig. Jeg spørger: Hvorfor skulde Forholdet være anderledes her? Det er vist en Nødvendighed, at det er saa. Men under alle Omstændigheder kan jeg søge en Undskyldning for mig i den første Paragraf af Loven om Statsbanedriften, der siger, at Statsbanedriften ledes af en Generaldirektør, til hans Medhjælp ansættes to komiterede. Deraf fremgaar jo tydelig nok, naar det ved Siden af vides, at der ikke eksisterer noget af Rigsdagen vedtaget Reglement eller nogen anden Ordning for hans Ledelse af Statsbanerne, at han ene har Magten og er ene om Ansvar, og saa maa der jo paa ham kunne falde et Hovedansvar for alt, hvad der sker. Det er efter