

punkt. Men jeg har for mit Vedkommende, den Gang jeg stillede Forslaget, ikke gjort nogen Sammenstilling i den Henseende. Det ærede Medlem spurgte mig ogsaa, om den Komité, som havde indsendt Andragende om, at Køge-Vigerslev-Banen paa ny optages paa sin gamle Plads paa Jernbaneløven, snart kunde yente Svar angaaende dette Spørgsmaal, og dertil er jeg i det heldige Tilfælde at kunne svare Ja; der skal i en nær Fremtid komme Svar paa Komiteens Spørgsmaal.

Det ærede Medlem for Aarhus søndre Valgkreds (Samuelson) var inde paa, at Statsbanerne skulde bygge deres egne Maskiner paa deres egne Værksteder, og han mente, at det kunde man meget godt gøre. Det Spørgsmaal skal jeg slet ikke komme ind paa, for det ligger jo ikke for i dette Øjeblik. Der er stillet Forslag om at bygge Maskiner paa indenlandske Værksteder, men der er ikke stillet Forslag om Statsdrift. Jeg finder dog Anledning til at bemærke, at denne Sag med Hensyn til Bygning af Maskiner vistnok er slaaet alt for stærkt op; det er kommet til at staa som noget saa skyhøjt for Fantasien, og man gør sig store Forestillinger om det meget store Antal Arbejdere, som vilde komme i Virksomhed, hvis man gik til at gennemføre Statsdrift paa dette Omraade. Disse Fantasier støttes efter min Mening gennem den Kommissionsbetænkning, som i sin Tid behandlede dette Spørgsmaal, og hvori der fremholdes, at det aarlige Behov for Statsbanernes Vedkommende vil være 30 Maskiner og for Privatbanernes Vedkommende 40, hvis jeg ikke husker fejl. Jeg har forhørt mig om denne Sag og faaet meddelt, at Statsbanernes Behov ikke i Gennemsnit vil udgøre over 10 Maskiner; og da man ikke kan tvinge Privatbanerne til at tage deres Maskiner paa et Værksted, som er oprettet med Statsdrift for Øje — i alt Fald vil man ikke kunne tvinge dem til at tage flere Maskiner end dem, der høre med til nye Anlæg —, saa bliver det Antal, der er Tale om, meget ringere. Forudsætter man saaledes, at der bygges 4 nye Baner færdige om Aaret, og hver Bane skal have 3 Maskiner, og at Staten som sagt skal have 10 Maskiner, saa bliver det kun 22 i Stedet for de 70, som Kommissionen har ment at kunne regne med. Mere skal jeg ikke

sige om dette Spørgsmaal. Jeg havde blot Lyst til at nævne disse Tal, fordi jeg tror, man er kommen alt for højt op og har stillet altfor store Forventninger med Hensyn til den Mængde Arbejdskraft, der skulde blive sysselsat, hvis man gik til Statsdrift paa dette Omraade.

Det samme ærede Medlem udtalte i Anledning af Togskandalen ved Aarhus, at maaske kunde man søge Grunden til den i, at Sikkerhedstjenesten var for lang. Derom skal jeg ikke sige noget. Det er ikke oplyst for mig — det vil blive oplyst gennem Auditørens Undersøgelse —, men en saadan Undskyldning kan jo til enhver Tid gøres, naar der sker et Uheld. Jeg tror dog hellere, vi maa afvente Auditørens Indberetning, inden man slaar noget fast i saa Henseende. — Det ærede Medlem ankede over, at der ikke var kommet Svar fra Generaldirektionen paa nogle Skrivelser, som forskellige Funktionærer under Statsbanerne havde indsendt for lang Tid siden. Dette Forhold skal blive undersøgt.

Det ærede Medlem fra Svendborg (Wenzel Neergaard) omtalte Privatbanernes stedlige Revisioner og ønskede, at jeg vilde tage under Overvejelse, hvorvidt en Ændring i disse Revisionsforhold ikke var paa sin Plads. Dette skal jeg være meget villig til.

Det ærede Medlem for Aarhus Nordre (Sabroe) var inde paa tidligere Direktør Busses Afskedigelse. Jeg skal ikke komme ind derpaa. Naar det ærede Medlem udtalte, at Busse blev afskediget, fordi han havde modtaget Returkommission, foreligger der ikke for mig det allermindste derom. Det, jeg har hørt i Anledning af denne Afskedigelse, er dette, at man ansaa Direktør Busses Administration for at være for dyr for Statsbanedriften; men noget uhæderligt er ikke kommet til min Kundskab i Anledning af han Direktion. — Det ærede Medlem gjorde nogle Bemærkninger til mig personlig angaaende min Stilling til Forslaget om at bygge Lokomotiver herhjemme og fremhævede meget skarpt, at jeg som gammel Haandværker jo maatte være særlig interesseret i, at man kom til at bygge dem herhjemme, men jeg var netop det modsatte. Han nævnedes Frichs Efterfølgere i Aarhus. Jeg vil anbefale det