

ligt, at Reglementet var overtraadt — det var kun en Indberetning fra min Side, og for saa vidt en Klage, som jeg naturligvis maatte ønske, at vedkommende fik en Frettesættelse. Og 3 Uger efter — den Tid tog det altsaa — modtog jeg et Svar, som med lange Udskrifter af Reglementer og Forordninger viste mig, at Togsføreren havde en vis, meget stor Myndighed, og at ingen andre havde nogen Myndighed, men sluttede med i 3 Linier at sige, at jeg for øvrigt i det givne Tilfælde havde Ret, og at der var tildelt Togsføreren en Frettesættelse. Det tog 3 Uger, og den Tid har kostet Penge, tør jeg vidne.

Et tredje Eksempel. Fra Holbæk Dampmølle blev den 29de December forrige Aar altsaa for en god Maaned siden, indsendt til en Ven af mig her i København et Parti Hvedemel, det ankom her til Byen i en delvis bedærvet Tilstand, idet der havde været en Rist i Pressemmingen, og 14 Sække Hvedemel vare angrebne af Jugtighed. Det blev øjeblikkelig anerkendt fra Godsøkspejdationens Side, at Forholdet var dette, og der førtes Forhandlinger med vedkommende om at ordne Sagen hurtigst muligt. Men Sagen havde at gaa gennem alle Instancer skriftlig, og det tog, siger og skriver, 29 Dage, inden der faldt en Resolution for, at disse 14 Sække Hvedemel fragtfrit kunde sendes tilbage til Holbæk Dampmølle, for der at gennemgaa en Behandling, og saa fragtfrit at vende tilbage til Modtageren her i Byen. Det tager Tid, og det koster Penge.

Jeg selv har i 6 Aar ført en Forhandling med Statsbanernes Administration om Overladelsen af Knabstrup Holdeplads, som tilhører min Familie eller mig, til Statsbanernes Eje. I de første 4 Aar skal det ikke siges, at Sagen forvoldte meget Skrivi eller mange Betyrninger; den gik en Gang imellem nd at spajere, men laa dog væsentlig sovende. I de sidste 2 Aar har den derimod figureret en Del paa Tapetet, men det er ikke lykkedes at bringe den i Orden endnu i denne Time. Jeg skal dog, Sandheden tro, erkende, at jeg i Gaar fra Generaldirektoratet har faaet et Forslag, som forhaabentlig sluttelig vil føre til en Ordning af dette Forhold; men det tog altsaa 6 Aar, eller i alt Fald 2 Aar, at ordne denne Affaire.

Det gaar ligesaa med den reglementsmæssige Ordning; den er ogsaa ofte ganske mærkelig. Jeg har oplevet det Tilfælde, at Smørforjendelser saa at sige slet ikke have kunnet afgaa fra en Station, idet Reglementet foreskriver, at de skulle afgaa med et bestemt Stykgodstog, og det afgaar in casu Kl. 9 eller før Kl. 9 fra to Stationer. Det

almindelige Reglement siger paa den ene Side, at Smørret skal være indleveret to Timer før Togets Afgang, og paa den anden Side, at Stationen først aabnes for Publikum Kl. 7. Det høje Ting vil deraf stonne, at de Folk, som bo i Nærheden af de 2 Stationer, ikke ville være i Stand til at faa deres Smør af Sted just med det Tog; de have saa gennem Aaringer naaet at faa det af Sted med et andet Tog. — Jeg har haft det mærkelige Tilfælde, som ogsaa tyder paa et mærkeligt Reglement, at der med Hensyn til Mursten, som vare læssede paa en Station, eftervejede og befundne at være vægtrigtige i det Øjeblik de afgik, blev protesteret paa Modtagelsesstationen, fordi der under Vejs var falden en stærk Regnbyge, der have gjort dem vaade, og der igennem meget betydeligt tungere. Det kan være, det er korrekt, det kan ogsaa være, det maa kaldes haartkløvet, men under alle Omstændigheder forretningsmæssigt er det ikke, og det er Ting, som i høj Grad forvirre og vanskeliggøre Forretningsslivet.

Da vi fik den Ordning i 1885—86 her paa Sjælland, som nu er gældende, fik vi en Institution, som kaldes en Vognfordeler. Det er et Kontor eller et Mennefte, som er anbragt her i København, og som disponerer over samtlige Godsvogne, paa de sjællandske Jærnbanelinier. Det er nu 5, 6, 7 Gange saa vanskeligt og sent at faa en Vogn til Brug, som det var før den Tid, idet det nemlig da var Stationsforvalternes Sag at skaffe sig Vogne ved at forhøre sig hos Nabostationerne og derigennem finde det Sted, hvor Vogne fandtes ledige. Derigennem kunde de komme til at vise en Interesse for deres Station, som nu er ganske udelukket. Stationsforstanderen har nu kun til et bestemt Klokket i Døgnet, at indberette til Vognfordeleren, hvilke Vogne han skal have i næste Dogn, — hvad han ofte ikke kan bestemme i Forvejen, idet det er ganske naturligt, at der kan opstaa Forretninger i Løbet af samme Dogn, — og derefter dekretterer Vognfordeleren, Gud ved efter hvilke Regler, at Vogne faas eller ikke faas i det og det Omfang, i Reglen faas de ikke.

Med Hensyn til Togplanerne har det været det karakteristiske, at man, siden vi fik vor nuværende Statsbanedrift, have forandret Togplanerne i det hele og store hvert halve Aar. Det er i og for sig aldeles urimeligt, det maa indses, at man maatte kunne komme til en bestemt Ordning een Gang, og at man ikke behøvede at gaa frem gennem Forsøg, men gennem Beregning; der er Erfaring nok for, hvorledes den heldigste Togsordning vilde være, til at man derpaa kunde