

en Kinge-Nyborgbane. Naar jeg anser det for rigtig, at man var gaaet den antydede Vej og altsaa nu havde været saa vidt, at man ikke behøvede at køre med blandede Tog, men kunde køre med udelukkende Godstog i det mindste paa Hovedruterne, og i alt Fald paa Linien København—København, vil jeg dog fremhæve et Moment foruden det store Driftsmoment, nemlig dette, at man ved at køre med blandede Tog kommer til at køre for stærkt. Jeg skal ikke paastaa, at Øretiden er sat saa overmaade knapt, at man i det hele kan siges at køre for stærkt med de blandede Tog; men hvad jeg vil paastaa er, at paa bestemte Strækninger kommer man til, dels for at indhente en allerede forløst Tid, dels for at komme hurtig til den næste Station og kunne gøre saa langt et Ophold der som muligt, at køre over den bestemte Hastighed. Jeg ved vel, at der er fassat en bestemt Hastighed for blandede Tog af 6 Mil i Timen, men Spørgsmaalet er, om det overholdes, og om det kan overholdes. Faktum er, hvad enhver kan se ved at tælle paa sit Ur, eller, naar han vil, ved at tælle de Telegrafstænger, han kører forbi, hvad jeg har gjort mangfoldige Gange — og jeg, som kender de Strækninger, hvor jeg kører, har andre Midler til at lære Hastigheden at kende paa — Faktum er, at paa Sjælland køres der med 8—9—10 Miles Fart paa enkelte Strækninger, og det er ganske vist, at det er udelukkende for Sporet. Man har i de blandede Tog et aldeles overvejende Element af fuldt lastede store Vogne, der hver bærer et Vægt af 20,000 Pfd. Vægt og selv vejer 16—17,000 Pfd., saa at en saadan Vogn altsaa er en Vægt af 36—37,000 Pfd., hvilket er henimod et Lokomotivs ordinære Vægt. Naar et Tog, bestaaende af en Række saadanne Vogne, kører paa et Spor, der ikke er stærkt, selv efter at vi ere gaaede over til Staalstinner, er det utvivlsomt, at der sker større Molest paa Sporet, end der bør ske. Man burde altsaa ogsaa af denne Grund gøre sit yderste for at gaa over til at koncentrere Godsdriften saaledes, at man afskaffede i det videst mulige Omfang de blandede Tog.

Jeg vil ogsaa paastaa, at der drives en storartet Luksus med Konduktører ved Vognene her paa Sjælland, og i særlig Grad er det Luksus, naar man paa Ekspresstoget til Korsør kører med 4 Konduktører, naagtet dette Tog efter Driftsplanen under Vejs ikke skal standse mellem Købstæder og Korsør — jeg ved vel, at uden for Driftsplanen standser det paa nogle Steder; men selv om det standser, nægter det at optage Passa-

gerer paa disse Steder. De Konduktører, der køre med dette Tog mellem Købstæder og Korsør, ere derfor aldeles uformodet. Den ærrede Minister kan ikke svare mig, at de maa køre med for at sikre Togets Gang paa Linien, thi det er en Kendsgerning, at paa samtlige engelske Baner køre Togene med en ganske anden Fart og under ganske anderledes faresulde Forhold med en eneste Mand paa Toget, naturligvis foruden Lokomotivpersonalet. Jeg tror, at det kan ogsaa gaa her, ligesom det er gaaet der i en Række af Aar, saa at man vil kunne nøjes med een Konduktør mellem Købstæder og Korsør. Der vil spares ikke ubetydeligt ved en saadan Foranstaltning.

Jeg vil ogsaa tillade mig at kritisere den Oberbanemesterinstitution, som er indført af den nuværende Statsbanestyrelse, og paastaa, at det er en overmaade uheldig Institution. Vi havde tidligere her paa Sjælland — hvorledes det var i Sydsjælland, ved jeg ikke — en Banemester for hver halvanden eller hver to Mil, det var intelligente og dygtige Folk, der kunde overkomme at administrere de to Mil og kunde udrette noget Arbejde, navnlig under de for en Jærnbane alleruheldigste Forhold: Sneforhold. Vi ere gaaede over til at faa Oberbanestyrer paa større Strækninger. Jeg anker ikke over det, fordi jeg skulde mene, at de ikke forstaa deres Gerning, man maa jo stadig reservere sig mod noget saadant, og derfor reserverer jeg mig derimod — men de kunne ikke overkomme den Gerning, som skal overkommes, og derfor kommer det til, at de blive en Slags — Kontormænd, der sidde et eller andet Sted paa et Embedskontor, og hvorfra de søge at administrere. Faktum er, at under Sneforhold er det, om der skal gaa Tog, prisgivet til nogle Arbejdsmænd. Man kalder dem Formænd, men det er Arbejdsmænd, som man har gjort til Formænd, og de blive jo ikke stort bedre ved at faa den Titel. En saadan Formand har at skønne over, om den Strækning, han har at føre Tilsyn med, kan befæres under Sneforhold. Han skal modtage Indberetninger fra de Banevogtere — i Almindelighed 4 — der findes paa hver Strækning, og enhver kan indse, hvorledes saadanne Indberetninger se ud; naar det fyger, kommer den ene Banevogter efter den anden og melder til Formanden, at der ligger Sne helt op over Telegrafstængerne, og at der er ikke Mulighed for at føre Tog igennem, og den ansvarlige Formand skal saa baseret derpaa afgive sin Beretning om, hvorvidt der skal udsendes Tog, om man skal køre med Sneplow eller ikke, om der i