

den Smith-Hardyske eller den almindelige, simple Bremse, hvilken man i Slutningen af Firserne forandrede til en automatisk Bremse. Den Smith-Hardyske Bremse er en Vakuums-Bremse i Modsætning til den Westenhouseske, der er en amerikansk Opfindelse, som virker ved komprimeret Luft, og som foruden i England tidligere har været anvendt i Tyskland. Den Westenhouseske Bremse blev i 1893 anvendt i England i 21 Selskaber, medens 62 Selskaber anvendte den automatiske Vakuumsbremse efter det Smith-Hardyske System. Og i England, hvor der hvert Halvaar indgives til Parlamentet en nøjagtig Statistik over de stedfundne Ulykkestilfælde, udviser Statistikken for det andet Halvaar af 1896, at der med det Smith-Hardyske System med automatisk Bremse, anvendt paa 70 Jærnbanner med en Kørsel af 71 Millioner engelske Mil, indtraf 312 Driftsforstyrrelser, medens der i det samme Tidsrum i 21 Jærnbaneselskaber, der anvendte den Westenhouseske Bremse, og hvor der var kørt 31 Millioner engelske Mil, indtraf 313 Driftsforstyrrelser, altsaa næsten ganske det samme Antal Driftsforstyrrelser paa et Antal Lokomotivmil, der ikke en Gang er Halvdelen af det Antal, der er kørt med den automatiske Vakuumsbremse. Den sidste Bremse har altsaa vist sig mere end dobbelt saa god som den anden. Det er den sidste Bremse, vi have indført i Danmark, og som ligeledes bruges i Sverige og Norge. I Tyskland har man tidligere, som jeg omtalte, næsten altid brugt den Westenhouseske Bremse, som dog nu er bleven kasseret, og der gør man Prøver med en ny Bremse, den saakaldte Schleiferske, med Hensyn til hvilken man endnu ikke er naaet til et Resultat. Naar man vil sige, at Resultatet hos os ikke synes videre gunstigt, kan man foruden at henvise til, at vi ikke kunne prætere at være mere ingeniøse end alle andre med Hensyn til Opfindelser paa dette Omraade, ogsaa henvise til, at et mekanisk Apparat altid kan komme i Uorden. Det er ganske umuligt at undgaa. I øvrigt kræver det jo ogsaa en vis Tid, fornøden Plads, gode Forhold paa Banegaarde og Værksteder, at være Herre over disse Apparater, og i det hele er der i saa Henseende mange Ting, der kunne spille med ind. Efterhaanden er imidlertid vort Lokomotivpersonale, det tør jeg nok sige, bleven fortlørligt med Anvendelsen af den ny Bremse, som nu er bleven indført paa den allerstørste Del af vore Jærnbanner, og som i alt Fald i Løbet af

dette Aar og det kommende Aar vil være indført i Jylland i alle Tog.

Jeg kommer dernæst til en Bemærkning, som blev gjort af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) om en Skrivelse fra Ministeriet, der er optaget i Betænkningen under Nr. 29 og angaar et Fradrag i Dagløn for tvungne Fridage for Banearbejderne og andre daglønnede Arbejdere ved Statsbanerne. Spørgsmaalet om, hvorvidt den Bevilling af 98,000 Kr., der for to Aar siden blev given til Forøgelse af disses Lønninger, er bleven gennemført i Overensstemmelse med Forudsætningerne for Bevillingens Givelse, er jeg ikke tilstrækkelig inde i, men jeg tror paa Forhaand at kunne sige, at der ikke fra Statsbanedriftens Side med Bevidsthed er vist nogen som helst Illoyalitet ved Anvendelsen af denne Bevilling. Hvis der i saa Henseende viser sig noget, som virkelig kan paaankes, skal jeg med Glæde rette det, og jeg skal selvfølgelig lade Sagen undersøge. Jeg tror som sagt ikke, det ærede Medlem har Ret i sin Anke i saa Henseende, men jeg tør ikke udtale mig bestemt derom.

Der er, som den ærede Ordfører omtalte, under Forhandlingerne i Udvalget afholdt Samraad angaaende forskellige Spørgsmaal. For det første vedrørende Perronafspærringen særlig paa Landstationer. Jeg kan her for saa vidt henholde mig til den ærede Ordfører, som han jo indrømmede, at der var Stationer, hvor det var nødvendigt at indføre Perronafspærringssystemet, medens man paa den anden Side maa anse det for ønskeligt, at Publikum ikke uden Nødvendighed afspærres fra Perronen. En saadan Nødvendighed vil naturligvis fremkomme, hvor der er Fare for, at Trafikken kan overfylde Perronen saaledes, at Folk paa Grund af Sammenstimlen ikke kunne finde det rette Tog, hvormed de skulle køre. Jeg er imidlertid sikker paa, at det vil være Statsbanedriften magtpaaliggende at vise sig saa human som muligt mod Publikum. Der er dernæst omtalt det Forhold, at det efter Reglementet er tilladt Billetkontorerne at lukke for Billetsalget 5 Minutter før hvert Togs planmæssige Afgang. Jeg kan erkende, at for visse Stationers Vedkommende og under visse Forhold kan det være en lovlig lang Frist at have, og det er da ogsaa saaledes, at der mangfoldige Steder udleveres Billetter indtil et Par Minutter, før vedkommende Tog afgaar. Dette er saaledes Tilfældet her i