

mindre været prægede af Betragtninger over den sørgelige Ulykke ved Gentofte. Jeg kan som alle forstaa, at denne Ulykke vakte stor Bevægelse i Befolkningen, og at det er naturligt, at man kræver Aarsagerne til den oplyste, og særlig, at Rigsdagen kræver alle Oplysninger om, hvad der kan have været Aarsagen til Ulykken, og hvor der kunde være noget at rette for at forhindre Gentagelser i Fremtiden, men derimod kan jeg ikke andet end sige, at jeg slutter mig til andre ærede Medlemmer, der i Almindelighed have udtalt, at hvad der foreligger til Dato ikke giver nogen Berettigelse til at kaste Ansvar for denne Ulykke over paa Driftens Ledelse, og det var mig derfor en særlig Tilfredsstillelse, da Hans Ekscellence Indenrigsministeren over for Omtalen af en Embedsforandring inden for Trafikledelsen udtalte, at den ikke stod i ringeste Forhold til denne Ulykke, og derved borttog en Skygge, som fra anden Side var kastet paa en dygtig og efter min Mening fortjent Embedsmand. I det hele taget er jeg enig i de Antydninger, der ere komne frem om, at hvis vi ville dømme noget med Hensyn til Ledelsen af vort Jærnbanevæsen, saa maa vi ikke overse, at gennem de mange Aar, som ere gaaede, have vi i Forhold til den Trafik, der har været paa vore Baner, været i ualmindelig Grad forskaaede for Ulykker, og hvad der har været baade af Ulykker og Uheld, har været mere end almindelig ringe sammenlignet med Forholdene i de fleste andre Lande. Det maa man ikke overse, thi saa meget er jo i ethvert Tilfælde givet, at det, at Ulykken ved Gentofte fik den sørgelige Udstrækning, som den fik, er noget, som er ganske uden for baade den enes og den andens Skyld over for selve Sagen. Med dette in mente synes jeg, man skal se paa denne Begivenhed, men saa ganske vist sige, at den opfordrer os i høj Grad til at undersøge, hvorvidt der er noget at rette, og der vil jeg atter sige, at hvad man i saa Henseende med god Grund fæster Øjet paa, er, at vi ganske sikkert i de senere Aar have et større Antal Uheld og Uregelmæssigheder ved vor Jærnbanedrift, end vi havde tidligere. Det er imidlertid noget, som ikke er et Særkende for os her til Lands, det er noget, som vi ville erfare er Tilfældet rundt omkring i Europa, ja, det er endda saaledes, at man ligefrem kan tale om, at Jærnbaneulykker for Tiden ere epidemiske i Tyskland. Nu kan man sige sig selv, at om et epidemisk Smitstof kan der her ikke være Tale, det maa have

en anden naturlig Grund, og det har det ganske sikkert ogsaa. Sagen er jo den, at Trafikken i de senere Aar rundt omkring i Verden, ogsaa her til Lands, er vokset i en ganske forbavsende Grad, at Kravene til Jærnbanerne ere voksede ganske overordentligt, ikke blot derved, at Rejsernes og Transporternes Antal er steget stærkt, men tillige derved, at der kræves en ganske anderledes Kørehaastighed. Medens tidligere den meget stærke Jærbanefart kun kendtes, saa at sige, i England, er det nu saa, at rundt omkring i Kontinentet kører man med den samme Haastighed som i England, men ganske sikkert uden at have Englands ganske anderledes solidt byggede Baner og uden at have det paa denne Hurtighed beregnede Grundlag at arbejde med, og efterhaanden tvinges vi her med. Grunden til disse Ulykker er saaledes, at Kravene til Jærnbanevæsenet ere voksede i et ganske andet Forhold end det Apparat, som skal opfylde disse Krav. Det første og det virksomste, som Rigsdagen derfor kan gøre i denne Sag, er, hver Gang der stilles Krav til Jærnbanevæsenet, da at gaa ud fra, at det som Regel ikke er rigtigt at sige, som det saa ofte bliver sagt: Ja, der maa vi være tilbageholdende, for det er ikke af de produktive Udgifter. Det høres meget ofte ogsaa her i Salen: Opfyldte vi det og det Krav, kunne vi ikke derfor vente en eneste Passager eller maaske et eneste Stykke Rejsegods mere, derfor bør vi gaa af Vejen; og dog er det i Reglen saadanne Krav, der maa opfyldes, hvis man skal imødekomme den voksende Trafik og dog bevare Sikkerheden. Dette maa man have for Øje baade overfor §§ 6 og 27. Der har ogsaa i Aar været en Del Betragtninger fremme med Hensyn til Fordelingen paa de to Budgetter og været fremdraget, at meget af, hvad der staaar paa § 27, ikke kan kaldes produktivt eller betragtes som Formueforøgelse. Det skal jeg ikke komme videre ind paa, men kun sige, at netop naar jeg betragter § 27 i Aar, forekommer det mig, at de allerfleste, for ikke at sige saa godt som alle de Krav, der findes der, til det egentlige Jærnbanevæsen, i Virkeligheden ere produktive, i Virkeligheden ere Erhvervelse af ny Aktiver, saa der ikke særlig i Aar er Anledning til at drage dette i Tvivl. Det er Udvidelse af Stationer, Fordobling af Varehuses Størrelse, som Bevillingerne i stort Maal gaa ud paa, men det er jo dog klart, at naar en Forretningsmands Forretning vokser saaledes, at han er nødt til at bygge enten sit Pakhus dobbelt saa stort eller bygge et