

allerfleste Tjenestemænds Vedkommende afløst ved Lønforbedringen ved den store Lønningslov i 1908. Derefter stillede det økonomiske Resultat af Statsbanernes Drift sig saa daarligt, at der ingen Tantieme kunde blive. Det er først gennem Taksternes Forhøjelse, at det atter er blevet muligt at udbetale Tantieme til de overordnede Tjenestemænd. Men naar man nu faar at vide, at den Tantieme, der i Aar, og det i et godt Aar, er tilfaldet de allerøverste Ledere, har været 5,500 Kr. til Generaldirektøren, 3,700 Kr. til hver af Afdelingsdirektørerne, og naar man faar at vide, at for at Generaldirektøren skulde kunne faa yderligere 1,000 Kr. i Tantieme, skulde Overskuddet være 3 Millioner større, tror jeg, at man maa kunne indse, at Tantiemen ingen Indfyldelse kan have paa Ledelsens Sparsommelighedssans. Imidlertid er der neppe megen Grund til at holde paa dette System i en Virksomhed, hvis Rentabilitet i alt Fald delvis bestemmes af Faktorer, som Ledelsen ikke ved umiddelbar større eller mindre Dygtighed kan faa nogen Indfyldelse paa, nemlig de almindelige økonomiske Konjunkturer og de af Rigsdagen fastsatte Takster. Og her er jeg ganske enig med, hvad der f. Eks. er sagt af det ærede Medlem fra Storeheddinge (J. Andersen). Jeg gaar derfor gerne med til Tantiemens Afskaffelse. Hvis der er udvist særlig Sparsommelighed fra Statsbanernes Side, udvises den i alt Fald i Kraft af Forlangender, der gentagne Gange har faaet Udtryk her i Rigsdagen ogsaa under denne Debat, Forlangender om en økonomisk og forretningsmæssig Drift. Jeg tiltræder for min Del disse Forlangender, og jeg vil haabe, at jeg kan faa Lejlighed til at yde Bidrag til deres Gennemførelse, idet jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at man ved dette Forlangende fra Rigsdagens Side ingen Sinde har ment, at der skulde spares paa Bekostning af den forsvarlige Udøvelse af Sikkerhedstjenesten eller spares paa Anvendelsen af godt og stærkt Materiel. Jeg holder mig overbevist om, at man heller ikke fra Statsbanernes Ledelse eller fra Ministeriets Side nogen Sinde har tænkt paa at ville løbe nogen Risiko paa denne Maade.

Jeg skal i denne Forbindelse nævne de to Omstændigheder, der har været stærkt fremhævede i Diskussionen om Bramminge-Ulykken, og for hvilke Ansvar et hviler paa den øverste Ledelse, den formentlig utilstrækkelige Ballast og de gamle, smaa

Vognes Indrangering i Eksprestogene. Med Hensyn til Ballasten siger Professor Lütken, at „Banens Overbygning er forandret ved Indlæggelse af svære Skinner, uden at en tilsvarende Forstærkning af Ballastlaget er foretaget, og derved er Sikkerheden mod en Sideskydning af Sporet blevet formindsket og tilmed yderligere forringet ved en Forøgelse af Svellestanden og en Løftning af Sporet uden Tilførsel af ny Ballast.“ Men hvor meget er nu Sikkerheden forringet? Derom siger Professor Lütken yderligere, at der endnu skulde være 2- a 3-dobbelt Sikkerhed. Naar man nu betænker, at dette er den strengeste af de tekniske Udtalelser, der foreligger, saa tør man nok hævde, at Statsbanerne ikke har været i Tvivl om, at Ballasteringen var tilstrækkelig, selv om man ved første Lejlighed burde sørge for yderligere Forsyning. Jeg kommer dernæst til Spørgsmaalet om Ballastens Beskaffenhed. Man er i de senere Aar paa Udlandets Hovedbaner gaaet over til Skærver i Stedet for Grus, og der har ganske rigtigt, som det ærede Medlem fra Frederiksberg (Ellinger) antydede, fra Generaldirektionen foreligget Forslag for Ministeriet allerede for 4—5 Aar siden om at gaa over til denne Ballastmasse. Som rimeligt er, foregaar der i Ministeriet, naar der skal tages Stilling til Finanslovsforslaget, en Reduktion af de Bevillinger, Generaldirektionen foreslaar, men selvfølgelig en Reduktion, der tiltrædes af Generaldirektionen, og for hvis tekniske Forsvarlighed denne bærer Ansvar. Saaledes har man altsaa ment at burde opsætte Anskaffelsen af Skærveballasten til Fordel for andre mere paatrængende Bevillinger. Man har ingenlunde hverken fra Ministeriets eller Generaldirektionens Side tænkt sig, at man befandt sig paa Randen af en farefuld Tilstand, men man har med Ro stræbt hen mod det ønskede Maal. Da Forslaget forelaa i Aar, forud for Bramminge-Ulykkens Indtræden, blev det straks tiltraadt af Ministeriet, men væsentligt paa Grundlag af den Motivering, at Stenballasten giver Sporet et fastere Leje og derved en behageligere og roligere Kørsel, at Passagererne bliver fri for den ulidelige Støvplage, som Grusballasten giver, og at Vedligeholdelsesomkostningerne vil blive væsentligt mindre. Paa Grundlag af denne Motivering har Ministeriet tiltraadt Forslaget, men altsaa ikke paa Grundlag af nogen Henvisning til en farlig Tilstand, der skulde afhjælpes. Bramminge-Ulykken kan selvfølgelig kun være os