

andet, der bør rettes, og adskilligt tyder paa, at der virkelig trænges til en gennemgribende Reform. Her kræves der imidlertid en grundig Undersøgelse og vistnok ogsaa store Midler til Afhjælpning af de Mangler, som muligvis er til Stede. Der er imidlertid ogsaa andet at rette ved vort Trafikvæsen, og Ting, som let lader sig rette, blot det praktiske Blik og den resolute Optræden kommer til. Da vi i hvert Fald i Øjeblikket har en Trafikminister, der er i Besiddelse af begge disse Egenskaber, haaber jeg, at de Forhold, jeg her vil omtale, maa blive rettet. Det bør da vistnok være en Regel, at den direkte Forbindelse mellem to Eksprestog paa Landets Hovedlinier ikke brydes. Men denne Regel, som jeg synes maa være gældende, dette Krav, trodser den jyske Toggang paa et meget væsentligt Punkt. Hvis man gaar med et Hurtigtog fra Frederikshavn Kl. 6,47 Em. mod Esbjerg, faar man i Fredericia et ufrivilligt Ophold paa 3—4 Timer, skønt der er gaaet et Eksprestog til Esbjerg fra Fredericia, 8 Minutter før Frederikshavns-Ekspressen kommer ind. Man faar der et Ophold fra 1,55 Nat til 5,41. Hvis man skulde med Eksprestog til Esbjerg, maatte man gaa med et Persontog fra Frederikshavn 2 Timer før og saa standse ved samtlige Mellemstationer mellem Frederikshavn og Randers. Det er et Forhold, som ikke svarer til Nutidens Krav om hurtig og gennemgaaende Trafik. Det viser sig da ogsaa, at adskillige Mennesker tager fejl af Togplanen. Folk staar paa Toget i Aalborg og skal til Esbjerg—Varde, og saa viser det sig, at naar de nærmer sig Fredericia, gør Togføreren dem opmærksomme paa, at de maa staa af i Fredericia og vente der en 3—4 Timer. Man kan se ordentlig efter i Køreplanen. Vel, men man kan ikke ret godt tænke sig, at Forbindelsen mellem to hurtiggaaende Tog brydes paa et Knudepunkt som Fredericia. Det er jo en Tanke, som synes at vinde mere og mere frem, at Statsbanerne skal være en Forretning; men der bør da ogsaa tages Hensyn til Publikum, og det er et Spørgsmaal, om ikke ogsaa det til syvende og sidst er den bedste Forretning.

Det er naturligvis et meget grelt Tilfælde indenfor Statsbanernes eget Omraade. Men ogsaa paa Samarbejde mellem Statsbanerne og de private Baner skorter det ikke saa lidt. Hvis man f. Eks. vil gaa fra Rudkøbing til Esbjerg med Natforbindelsen, skal man fra Rudkøbing Kl. 7,35 Aften. Der er da først et to Timers Ophold i Svendborg, Guderne maa forstaa

af hvilken Grund, thi Resultatet er, at Toget kommer ind til Odense 10 Minutter efter, at det Eksprestog er passeret, som har direkte Forbindelse til Esbjerg. I Fredericia faar man derved et Ophold paa 3 Timer, og man naar først Esbjerg Kl. 7,53 i Stedet for Kl. 3,34, hvis Opholdet i Svendborg blot havde været 10 Minutter kortere. En lignende ubekvem Forbindelse er der fra Jylland til Sydfyn, Langeland, Lolland, Udlandet, f. Eks. Kiel o. s. v. Med Natforbindelsen faar man i Odense et Ophold paa et Par Timer og atter et Ophold i Svendborg. Noget lignende er Tilfældet, hvis man rejser fra København med Nattoget Kl. 12, saa maa man vente et Par Timer i Nyborg. Naar man nu ser, at det første Tog til Svendborg, henholdsvis fra Odense og Nyborg, først naar derned Kl. 8,20 og 8,15, saa forstaaar man ikke, hvorfor man har dette lange Ophold. Det er naturligvis for gennemrejsende en meget daarlig og ubekvem Plan, og det synes ikke at være de rejsendes Interesser, man her i første Række har taget Hensyn til. Det synes, som om Trafikcheferne særlig vil lægge de rejsendes Natrejser Hindringer i Vejen. Det skulde sikkert glæde mange andre end mig, om den højtærede Trafikminister vilde gøre sit til, at der her, naar Planerne næste Gang skal lægges om, sker en praktisk Forbedring.

Medens jeg taler om Banerne, er der et andet Forhold, jeg gerne vilde henlede Opmærksomheden paa. Der tales meget om Sikkerheden paa vore Baner. Den er imidlertid ikke alene afhængig af Banegemetets Soliditet, det rullende Materiels Godhed, Togstammens Sammensætning o. s. v. Den er i væsentlig Grad ogsaa afhængig af de Mennesker, som har med de forskellige Grene af Sikkerhedstjenesten at gøre, og her er Personalets Ædruelighed af meget stor Betydning. En tidligere Trafikminister foretrak Afholdsfolk ved Antagelse af Jernbanefolk. Det forekommer mig, at man nu burde gaa et Skridt videre og ligefrem kræve, at Personalet, navnlig de, der har med Sikkerhedstjenesten at gøre, skal være afholdende med Hensyn til Nydelse af Rusdrikke. Jeg vilde ikke synes om at faa den Ordning, som skal være indført i Preussen, hvorefter Lokomotivførere og lignende Funktionærer hver Morgen maa stille for en Embedsmand, for at denne kan skønne over, hvorvidt de er ædru eller ikke. Det er jo i Særdeleshed ikke tidligt paa Morgenstunden, at man er beskænket. Jeg vilde snarere synes om den Ordning, som er gennemført for flere