

fremdeles er store, men jeg tror, at der alligevel kunde gennemføres Forbedringer uden at øge Kulforbruget synderligt; og da der er Udsigt til, at den nuværende Tilstand skal bevares i længere Tid, mener jeg, det er nødvendigt at overveje, om der ikke kunde gennemføres Ændringer paa et enkelt Omraade.

Lad mig blot nævne et enkelt Tilfælde. Det er naturligvis nødvendigt at fremme Hurtigtrafikken fra Fyn og Jylland, det er jo givet, at de Folk, som kommer derfra, skal føres frem med Iltoget, og 2 Minutters senere Ankomst til København vilde ikke være velset, det ved jeg. Ikke desto mindre drister jeg mig til at sige, at det vilde være forsvarligt at lade Iltoget holde i Slagelse dels af Hensyn til Egnen der, dels af Hensyn til Sidebanen, men ogsaa af Hensyn til, at man lader Persontoget vente, til Iltoget er passeret, selv om Iltoget er forsinket meget betydeligt. Derved sker der dette, at naar Persontoget naar til Slagelse og skal have Forbindelse med Sidebanerne, er disse Tog i Regelen gaaet. Der kan ske dette, at naar en Mand rejser fra Forlev Klokkeren syv om Morgenen for at tage til Ruds Vedby, naar han ikke derhen før Kl. 4,18 om Eftermiddagen; og det er umuligt at komme tilbage samme Dag, hvis han ikke kan gøre sig færdig paa ti Minutter. Der kan opnaas en Ændring ved at lade Iltoget holde og lade Persontoget afgaa til ordinær Tid.

Jeg skal ogsaa blot nævne, at da man gik til den stærke Indskrænkning i Trafikken, slettede man ikke alene Iltoget fra København til Slagelse, men et udmærket Persontog om Middagen lavede man om til et Tog, der bruger 4½ Time fra København til Slagelse, og som derfor er ganske uanvendeligt for de fleste Mennesker, i alt Fald for dem, der har andet at bestille end at lade Tiden gaa med at sidde i et Jernbanetog.

Jeg tror, at der paa Jernbanevæsenets Omraade kunde opnaas væsentlige Forbedringer, og det kunde endda gøres, uden at det medførte Udgifter. Jeg tror, der her er et Omraade, hvor man fra Statens Side kunde spare og endda spare ganske betydelige Summer. Det er ved at foretage Foranstaltninger med Hensyn til Uddannelsen af Lokomotivpersonalet. Det er nemlig ikke ligegyldigt længere, hvor meget Kul der bruges til at føre et Tog frem. Fra Statens Side har man paa forskellige Omraader anvendt ret betydelige Beløb til Uddannelse f. Eks. af Lærere og Videnskabsmænd og ligeledes til forskellige Statsfunktionærer.

Man har saaledes en Jernbaneskole ved Roskilde, der søges af Assistenten, Portører og Togpersonalet. Denne Skole er altfor lille, og Rigsdagen har bevilget et Beløb til en større Skole ude ved Hellerup. Men i denne er der ikke taget Hensyn til, at der ogsaa skulde ydes skolemæssig Uddannelse til Lokomotivpersonalet. Jeg tror, det er klogt, at man fra Statens Side har søgt at uddanne sine Embedsmænd og Tjenestemænd paa den bedst mulige Maade. Thi det betaler sig for Staten, at den søger at faa de dygtigste blandt de dygtige, selv om det koster noget at uddanne disse Folk.

Derfor har man ogsaa søgt gennem denne Jernbaneskole at dygtiggøre Assistenterne til Trafiktjeneste, Sikringstjeneste, Regnskabsvæsen, Signaltjeneste o. s. v., og man har ogsaa søgt at uddanne Portører og Togpersonalet til den Gerning, de skal udføre; men for Lokomotivpersonalet er der intet sket. Da den frygtelige Ulykke ved Bramminge skete i 1913, blev der nedsat en Kommission, der skulde overveje, paa hvilken Maade man bedst var i Stand til at sikre en god Drift paa Statsbanerne, og denne Kommission, der i Fjor afgav en Betænkning, peger heri paa Nødvendigheden og Betimeligheden af at give Lokomotivpersonalet en mere skolemæssig Uddannelse end den, det hidtil har haft; men saa vidt mig bekendt, har man ikke fra Statsbanernes Side foretaget sig noget i saa Henseende. Naar en Mand nu skal ansættes som Lokomotivfyrbøder ved Statsbanerne, foregaar det paa den Maade, at en Maskinarbejder, der i Regelen har arbejdet et Aar eller længere paa Statens Værksteder, kommer ud som Fyrbøderaspirant; det vil sige, at han i Løbet af en Maaned hos to forskellige Lokomotivførere skal køre et bestemt Antal Kilometer, og derefter vil han i de fleste Tilfælde kunne faa Attest af vedkommende Fører for, at han er i Stand til at fyre under en Maskine og foretage de nødvendige Arbejder, som en Fyrbøder skal udføre. Saa faar han Ansættelse som Fyrbøder. Saa kører han paa den Maade et Par Aars Tid, og naar han saa har bestaaet en Overhøring i Signalering, Politi- og Togreglementer, bliver han, naar der er en Plads ledig, Lokomotivfører. Nogen skolemæssig Uddannelse gives der ham ikke, og det forekommer mig, at det vilde være saare betimeligt, om dette skete.

Jeg vil ingenlunde i mindste Maade blot antyde, at hvis man havde givet Lokomotivpersonalet en saadan Uddannelse, saa kunde Ulykker som Ulykkerne ved Gentofte, Bramminge og nu sidst ved Vigerslev være