

forvalteren i Roskilde, som er en forstandig Mand, protesterede egentlig ikke. Der var ikke saa meget, der skulde fortolde paa Roskilde Station, og det var ikke helt umuligt at finde et midlertidigt Lokale, men Overtolddirektoratet protesterede og forlangte, at der, før man tog Vagtlokalet paa Roskilde Station, skulde opføres et interimistisk Lokale, et Skur, paa Perronen, hvor Toldvagten kunde være. Korrespondancen mellem Haandværkerne og Overtolddirektoratet foregik naturligvis ogsaa skriftligt, og der gik en Del Dage til Spilde med at faa Tilladelse til at rive Loftet ned. Endelig var man naaet ned til Jorden, og nu troede Haandværkerne, at Banen var fri, men de tog fejl. Ved den vestlige Ende af Roskilde Station ligger et Spor, som ikke har været brugt de sidste 10 Aar. Dette Spor skulde rives op i en Skinnelængde for at give Plads til Udvidelsen. Opbrydningen af disse to smaa Ender ganske unyttige Spor kunde udføres af en Arbejdsmand i mindre end en halv Time, men det tog 14 Dage at faa Tilladelse til at bryde dem op. En Overbanemester kan ikke give en saadan Tilladelse. Sagen skal behandles skriftligt. Der skal gives Motivering, og Sagen skal sendes ind til København gennem alle Instanser for maaske at have i Generaldirektoratet. Der gik 8 eller 14 Dage med fornyet Forsinkelse af Arbejdet for at faa de to Ender unyttige Spor brudt op. Nu er alle Hindringer fjernede, og nu kan Byggeriet skride frem igen foreløbig, indtil man en skønne Dag støder paa et nyt Stykke dansk Kontor. At Statsbyggeri under Vilkaar som disse maa blive dyrt, ganske meningsløst dyrt, siger sig selv. Haandværkerne maa naturligvis holde sig betalt for Tids-spilde og alt det Vrøvl, de har. De kender Rummelen, naar de indgiver Tilbud paa Statsarbejde, og som jeg her har skildret det, gaar det med lignende Arbejder Landet over. Hvad alt dette Kontorkineseri koster Landet af Penge, gør man sig vanskeligt nogen Forestilling om. Hvad havde været mere rimeligt, end at de tre interesserede Institutioner, Postvæsenet, Toldvæsenet og Statsbanerne, havde ordnet alle Detailler ved den Ombygning, jeg her har omtalt, før man tog fat paa Arbejdet? Hvis man havde taget en saadan samlet Forhandling op mellem de tre Etater, vilde de for øvrigt være

kommet til det Resultat, at hele Ombygningen burde have været sparet, for Pladsforholdene paa Roskilde Station er af den Art, at det vil være nødvendigt i Løbet af et eller to Aar at tage alle Postkontorene i Brug til Statsbanerne og bygge et helt nyt Posthus.

Jeg tror, at der ved den kommende Administrationsreform maa lægges større Myndighed i Stationsledernes Hænder. I det hele taget burde Forholdet vistnok være det, at Trafikafdelingen burde være den ledende og de tekniske Afdelinger de hjælpende. Nu er det snarere omvendt. En Stationsforstander paa en stor Station har i Virkeligheden en ret begrænset Myndighed. Han kan ikke beordre en Togbetjent til Tjeneste, naar han mangler en Togbetjent. Han kan ikke sætte et Markedstog i Gang, han kan ikke anordne Godssærtog, naar der er for mange Vogne til et ordinært Tog. Dette ordnes indenfor Distriktet og da i Regelen af en Assistent. De store Stationer burde gøres til Dispositionsstationer for kortere Strækninger. En Stationsforstander paa en stor dansk Station kan ikke give en Banearbejder Ordre til at give en Haand med, selv om denne Arbejder staar ledig ved Siden af ham og der er Arbejde nok. Denne Arbejder hører nemlig ikke til Trafikafdelingen, og Stationsforstanderen har ikke noget at sige over ham. Paa den Maade arbejder Afdelingerne stadig paa Siden af hinanden og jævnlig mod hinanden. Lederen af en dansk Station er i Virkeligheden ikke Stationsforstander, men Kontorchef, bunden til Kontoret, til Ekspedition af Sager, ofte af ganske liden Interesse, skønt han burde være ude omkring paa Stationen, hvor det brænder paa. Denne Kontorchefspost koster mange Penge, for Personalet maa forøges og forøges. Det er klart, at der maa flere Folk til, jo mindre der arbejdes under en fast samlet Ledelse.

Lad mig nævne et Par Eksempler paa ganske forældede og tidsspildende Metoder, der anvendes indenfor Banerne. Enhver dansk Station sender hver eneste Dag i Aaret Stationens Kontanter i aftalte Penge ind til Kassererkontoret i København eller Aarhus. Hver udslagne Dag gaar der fra hver eneste dansk Jernbanestation en Pose med aftalte Penge ind til Kassererkontoret, bilagt med Følgeseddel, som angiver, hvor mange