

[Drachmann.]

omtalte — det var egentlig et Udvalg, men jeg vil tillade mig, for at der ikke skal ske Forveksling med andre Udvalg, at kalde det Kommissionen — hvor det Pag. 15 nævnes, at den nuværende Besørgelse af Nærtrafikken ikke kan betegnes som tidssvarende eller konkurrencedygtig, og denne Udtalelse underbygges jo klart netop i Kommissionens Betænkning ved den Statistik, der ogsaa er berørt af den foregaaende ærede Taler, og som viser, at Nedgangen f. Eks. paa Klampenborg-Banen har andraget op imod 1 Million Passagerer aarlig. Ministeren tilføjede, at han ikke, idet han fremdrog denne Kendsgerning, vilde lægge Ansvar paa nogen bestemt Myndighed, og det kan jeg godt forstaa han ikke ønsker, men da det jo er denne Forsømmelse, der i Virkeligheden er den dybere Aarsag til dette Lovforslags Fremkomst, synes jeg, at et Par Ord netop om Ansvar vil være paa sin Plads. Dette saa meget mere som der jævnlig fra Statsbanernes højere og højeste Embedsmænd fremkommer Udtalelser, hvorved man — paa en diplomatisk og elskværdig Vis selvfølgelig — søger at vælte en Del af det Ansvar, der naturligt maa paahvile Statsbanernes Ledelse, over paa Rigsdagen — dette er jo en saare populær og velhørt Tale i vide Kredse af dette Land.

Saaledes har for ganske nylig, for nogle Dage siden, Distriktschef Eir udtalt sig til Dagbladet „Politiken“ i Anledning af Klager netop over det daarlige Vognmateriel i Nærtrafikken. Distriktschefen indrømmede, at der blev brugt gammelt, ganske utidsvarende og ganske utilbørligt Vognmateriel, men han søgte altsaa at skyde Ansvar fra Banerne ved at sige, at dette var et Bevillingsspørgsmaal, som Statsbanerne ikke var Herre over. Nu skal jeg indrømme — det vilde være forkert andet —, at Rigsdagen i høj Grad har sine Fejl i Forbindelse med alle Spørgsmaal om Jernbaneanlæg og andre tekniske Spørgsmaal, men den skal dog ikke alene være Syndebuk, og jeg vil gerne overfor disse Udtalelser baade af Distriktschef Eir og fra anden Side i Statsbanerne minde om, at der jo tidligere har været givet endda meget store Bevillinger netop til Vognmateriel i Nærtrafikken. De har været givet — jeg tør sige desværre — til de saakaldte Rystevogne — de omtales endog af Stats-

banerne selv som Rystevogne, og det er med forfærdelig Ret, de omtales saaledes. De blev anskaffet i en uhyggelig og ulykkelig stor Mængde under Krigen. Man vilde efterabe Sverige, men man konstruerede Vognene meget daarligt, da man overførte dem paa dansk Grund. Denne Anskaffelse staa som en Skandale, et uhyggeligt Fejlgreb, og den har bidraget stærkt til hele den slette Tilstand, hvori Nærtrafikken er i dette Øjeblik, den Tilstand, som gør, at Ministeren med saa sørgelig Ret kan sige, at den københavnske Nærtrafik i mange Aar har været meget stærkt forsømt.

Efter at Anskaffelsen af den toakslede Rystevognstype altsaa desværre gik for sig i meget stor Maalestok, har man nu i de allerseneste Aar anskaffet en ny Type. Den hedder F. F.; jeg ved ikke, om det skal være en særlig Finhed fra Statsbanernes Side at kalde den Litra F. F., men denne Type er virkelig f. f. Der er blot for faa af disse Vogne endnu, men de, der er — det er den saakaldte Fællesklassetype og selvfølgelig en Boggievognstype — stiller rigtig nok de tidligere Rædselsvogne i en ret skarp Belysning, hvori man ser den Vogntypes utilgivelige Fejl. Overfor den Kritik, der er fremkommet, vil jeg gerne sige til Statsbanernes Ledelse, at naar Rigsdagen ikke selv har konstrueret de saakaldte Rystevogne — og det indlader Rigsdagen sig jo heldigvis ikke paa —, kan man ikke bebrejde Rigsdagen, hvad der er sket i saa Henseende.

Næstefter at udtale Haab om, at denne nye F. F.-Type vil vinde stærk Udbredelse, vil jeg sige, at foruden af det store Fejlgreb med Hensyn til den dominerende Vogntype i Nærtrafikken, altsaa den under Krigen anskaffede toakslede Rystevogn, er Nærtrafikken stadig karakteriseret af en meget daarlig Kørehastighed og af alt for urimelig lange Stationsophold. Heller ikke dette kan ret vel siges at skyldes Bevillingsmyndighederne, Mangler ved Bevillingsspørgsmaalet. Der er Tog, som fra Københavns Hovedbanegaard til Klampenborg Station bruger 35 Minutter, det normale er vist 32; denne Banestrækning er kun 13 km lang. Af disse 32 Minutter, som et normalt Tog bruger til at snegle sig frem ad denne Linie, anvendes regelmæssig — i Forbigaaende bemærket — et Par til Ophold, til et ganske