

[Drachmann.]

mystisk Ophold paa Østerbro Station, som synes at udøve en dragende Indflydelse paa Personalet, Togførere og Lokomotivførere, eller hvem der ellers raader over Togets videre Skæbne og videre Afgang, saaledes at der til Publikums store og stadige Forbavselse altid anvendes et Par Minutters Ophold paa denne selvfølgelig yderst tiltalende Station, men dog en Station, som vel ikke behøvede en saa lang Opholdsbetjening.

Der er først i de senere Aar kommet delvis nye Maskiner, de store S-Maskiner, der virkelig kører særdeles hurtigt og navnlig accelererer særdeles hurtigt, sætter hurtigt i Gang, men som nok maa siges at være lidt for store til den normale Togstamme i den egentlige indre Nærtrafik.

Der er ogsaa først for nylig kommet gode Skinner, 45 kg-Skinner, kortere Svelleafstand og nye Sveller. Men jeg vil gerne fremhæve, at denne Forbedring af selve Banelegemet og Underbygningen ikke strækker sig ud ad hele Kyst- og Nordbanen, hvor jeg beklager at maatte sige, at den videre Udbygning gaar for sig med overordentlig fremtrædende Langsomhed; jeg fristes til at karakterisere denne Langsomhed som Smøleri. Overhovedet vil jeg gerne have Lov til her at indskyde den Bemærkning til den højtærede Trafikminister, at Sjælland synes mig stifmoderligt behandlet med Hensyn til selve Banelegemets Udbygning. I Sammenligning med Jylland og Fyn har man svagere Skinner og daarligere Underbygning. København—Korsør-Strækningen er jo Hovedtrafikstrækningen i Danmark, men endnu ligger store Dele af denne Banelinie hen i en teknisk set ganske uforvarlig Tilstand og med Skinner og Underbygning, der staaar langt tilbage for, hvad Jylland og Fyn for længst har faaet paa deres Banelinier. Jeg havde forleden Dag Lejlighed til at drøfte dette Spørgsmaal med en Jernbaneembedsmand; jeg spurgte ham om Grunden til, at Sjælland, der dog som nævnt er et Hovedtrafikled, var saa stifmoderligt behandlet i Modsætning til Fyn og Jylland, og han fremsatte i alt Fald som sin Opfattelse, at Grunden vist nærmest var den, at man ovre i Jylland og paa Fyn havde været mere energiske til at forlange nye Skinner end de paagældende Autoriteter paa Sjælland. Det synes jeg vidner om, at det er ret og slet Slendrian, der hersker her; det er Trangen til at lade alt gaa ved det gamle, og saa kan de eventuelle Efterfølgere faa Lov til at rode med det nye. Men det er ikke noget, der

kaster et særligt flatterende Lys over Ledelsen. Ser man hen til Bevillingsspørgsmaalet, vil jeg ogsaa sige, at man f. Eks. allerede i mange Aar har haft paa Finansloven Bevilling til den videre Forstærkning af Sporet fra Roskilde til Korsør. Efter 5—6 Aars Forløb er man foreløbig kun naaet lidt ud over Ringsted gennem et Arbejde, der har været præget af en stykkevis Gennemførelse, ganske usystematisk, selv for en Lægmand at se, og ganske tilfældig valgt. Saaledes ligger f. Eks. Borup Station endnu som en mærkelig Enklave midt i et i øvrigt forstærket Spor; der har man de gamle Skinner og de gamle, daarlige Sveller; man kan hurtigt mærke det, naar man kører hen over dem, for saa ryster man; Materiellet ryster ogsaa, og selv en Amatør kan indse, at disse slette Spor og denne slette Underbygning maa gaa ud over Levedygtigheden af baade Lokomotiv- og Vognmateriel.

Men det var kun en lille parentetisk Bemærkning for at vise, at ikke Rigsdagen har hele Skylden i saa Henseende. Jeg skal indrømme, at Rigsdagen, som jeg sagde før, har sine Fejl; men Banerne har altsaa ogsaa deres, og de seneste Aars store Bevillinger til Vognmateriel, til Underbygning og til nye Skinner viser jo netop Rigsdagens Forstaaelse overfor disse Krav, naar blot Statsbanerne selv fremsætter dem energisk og tager energisk fat paa disse ganske nødvendige Moderniseringer af de tekniske Enkeltheder i Banernes Drift. Den omtalte Forsømmelse af Københavns Nærtrafik er saa meget mere uforvarlig og saa meget mere uforstaaelig, som Københavns Omegn jo er præget af en Ejendommelighed, som man vistnok til daglig ikke tænker særlig over. Denne Ejendommelighed bestaar deri, at vi, altsaa København, hvor vi nu staaar, har en Omegn eller lad mig hellere sige et Opland i en Vinkel paa 90 Grader — Resten er Vand. Jeg ser bort fra Amager, som man i denne Forbindelse, som Trafikmoment, kan se bort fra. Andre Byer har som Regel alle 360 Grader af Kompasset til Opland, til Omegn, medens vi altsaa kun har en Fjerdedel, og det betyder, at alt trænges sammen. Det burde ogsaa betyde, at alt blev koncentreret saa stærkt, at en virkelig moderne Betjening trafikalt set af et saa lille Udsnit af tilgængeligt Opland var en Kendsgerning, en Selvfølge, baade for Nær- og Udflygtstrafikken. I Stedet for ser man altsaa det modsatte, en absolut Forsømmelse af de Trafikspørgsmaal, der her er Tale om. Men naar jeg hævder eller rettere sagt nævner — det er jo ikke noget Postulat, det er