

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

8-

Dansk Jernbanestyreelse.

Nogle Bemærkninger

om

de danske Statsbaners Bestyrelse

siden 1. October 1885,

nærmest foranledigede ved Gjentofte-Ulykken 11. Juli d. A.

Af

L. Kragballe,

fh. Contoirchef ved Statsbanerne.

Oubrons ce cercueil!

(Victor Hugo: »Napoleon le Petit«.)

TIL BAGELEVERET TIL
TEKNISK BIBLIOTEK

Kjøbenhavn.

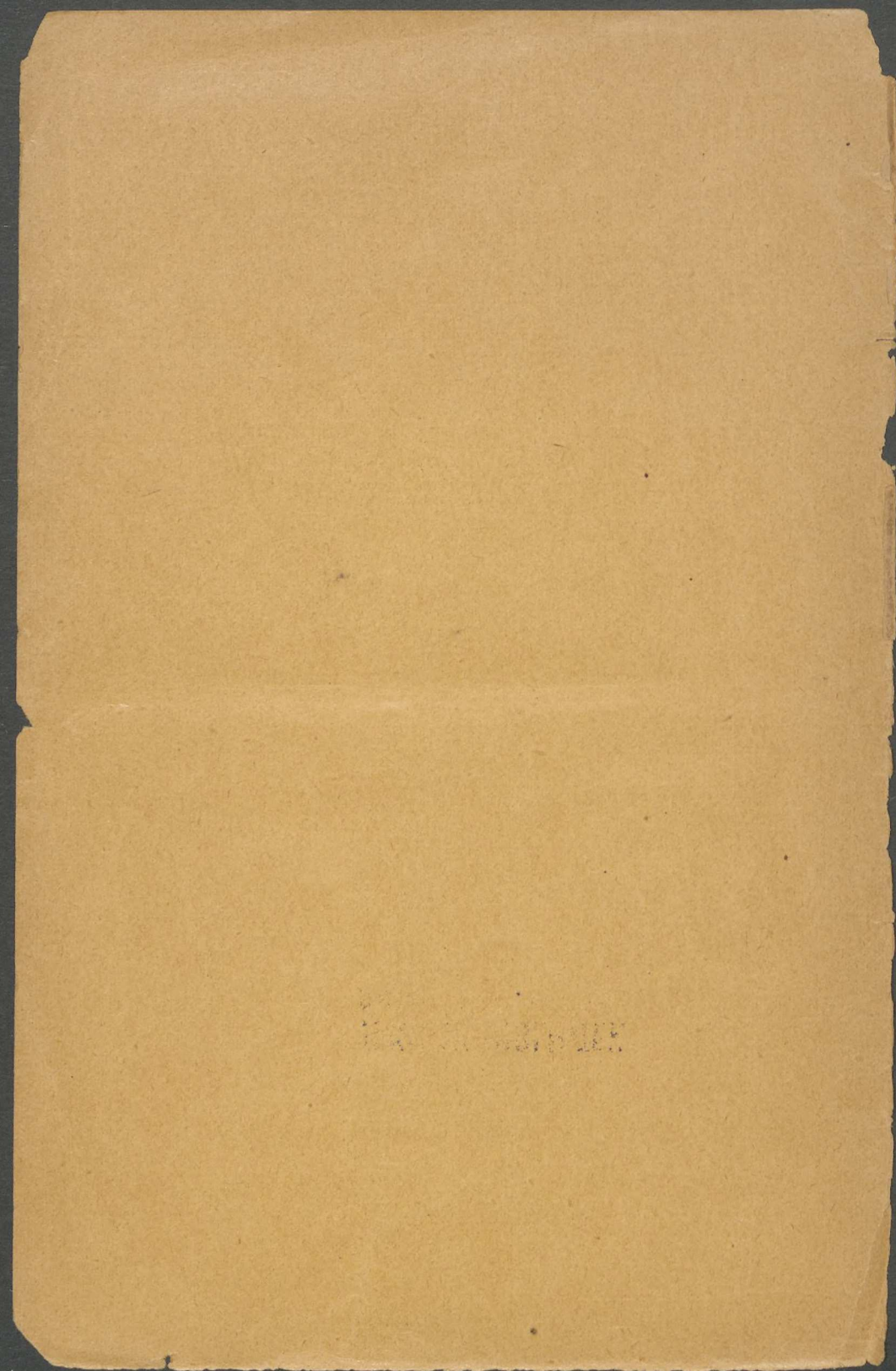
Karl Schönbergs Forlag.

1897.

625.14

Damm (DSB)

251.812,5 (474) (014)



Dansk Jernbanebestyrelse.

Nogle Bemærkninger

om

de danske Statsbaners Bestyrelse

siden 1. October 1885,

nærmest foranledigede ved Gjentofte-Ulykken 11. Juli d. A.

Af

L. Kragballe,

fh. Contoirchef ved Statsbanerne.

Ouvrons ce cercueil!

(Victor Hugo: «Napoleon le Petit».)

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Kjøbenhavn.

Karl Schönbergs Forlag.

1897.

I.

Det er bekjendt, at Regjeringen i 1880 overtog de indtil da private sjællandske Jernbaner, efterat der først havde været ført Forhandlinger mellem Ministeriet og Jernbanernes Direction om disses Overgang til Staten. Resultatet blev, at Spørgsmaalet forelagdes for en Generalforsamling, paa hvilken Staten repræsenteredes af et saa overvældende Antal Actier, at der paa Forhaand ingen Tvivl var om, i hvad Retning Afgjørelsen vilde gaae. Uagtet de sjællandske Baner i en Række af Aar havde givet Actionærerne 5, 6, et enkelt Aar endog 7 pCt., var den offentlige Mening, bearbejdet af Regeringen, der rimeligvis paa sin Side dreves frem af Personer, som ansaae sig for Capaciteter paa Jernbanevæsenets Omraade og havde Stillingen som Overdirecteur over samtlige danske Statsbaner i Kikkerten, kommen paa det Rene med, at Jernbanedrift ved Staten var det ene Rette*), og at det ikke kom an paa, at Banerne gav et særligt stort Overskud, men at dette snarere burde for-

*) Dette var vistnok en Dønning af den saakaldte „Statssocialisme“, der graserede især i Tydskland, hvor den tildeels accepteredes af Bismarck, og hvorefter Staten meentes at burde overtage forskellige Foretagender, der tidligere havde været paa private Hænder. Dønningen spores endnu, saaledes at det snart er Staten, snart Kommunen, der skal være Universalmiddel mod alle „private“ Onder. Gjentofte-Ulykken vil bidrage til at tage Foderet fra den Kjøphest.

mindskes, idet der da af Staten kunde foretages ønskelige Forbedringer, som en Bestyrelse for et Actieselskab kunde befrygtes at ville spare for at skaffe Actionærerne saa stort et Udbytte som muligt. Dette kan der naturligvis være Noget i, men Ræsonnementets Gyldighed bliver dog altid afhængig af, hvorledes der administreres under Statens Overtilsyn, og hvorledes dette Overtilsyn er beskaffent.

Det varede dog noget, inden Overgangen faktisk fuldbyrdedes. Den administrerende Directeur, Etatsraad Rothe, var endnu kun 66 Aar gl. og fuldkomment arbejdsdygtig, og det gik jo ikke an uden videre eller strax at afskedige ham, efterat han med fremragende Dygtighed og Energi havde styret Banerne i omtrent 25 Aar og været Medlem af Bestyrelsen i 32 Aar. Man ventede. Men i 1885, da han nærmede sig det 72de Aar, var Frugten moden til Plukning. Regjeringen tilkjendegav ham (og den af Regeringen valgte Directeur, General Wenck — den 3die Directeurpost var efter Vandinspecteur V. Poulsens Død i Betragtning af den provisoriske Tilstand forbleven ubesat —), at de „ville have“ at fratræde den 1. October 1885. Med dette Udtryk, der temmelig stærkt lignede et Spark, fandt Regjeringen det passende at afskedige den Mand, der med Rette kan siges at have inaugureret dansk Jernbanedrift, og under hvis 25aarige Overregimente Banerne paa Sjælland havde udviklet sig til et bestandigt mere omfattende og fordelagtigt Foretagende, der derhos af ham blev ledet med aldrig svigtende Interesse og levende Opmærksomhed for enhver af de Grene, hvoraf Jernbanevæsenet bestaaer. Det var ikke faldet ham vanskeligt at sætte sig ind i dem, da han havde fuld teknisk Uddannelse (han blev

polyteknisk Candidat med laudabilis i Aaret 1836), og han fulgte med dagligt paa alle Omraader og i alle Detailler. Han var derfor tilbunds hjemme i Alt.

Roths Administration var, som alt Menneskeligt, naturligvis ikke fuldkommen. Han kunde vistnok have været dristigere til at tage Initiativ og indføre gavnlige Reformer. Men det kan jo forresten ogsaa have sin gode Side, at man ikke stormer altfor hurtigt frem. Han var dog ingenlunde uvillig til at optage det Nye, der havde bestaaet sin Prøve andensteds, og det vil jo ikke være glemt, at det var ham, der udvirkede Loven om Bygning af Banen til Helsingør med Sidebane til Klampenborg, som var den første Bane, der anlagdes i Sjælland efter Korsørbanen, og i Danmark efter Aarhus-Randersbanen, ligesom Banerne til Masnedsund, Kallundborg og Frederikssund bleve til ved hans Initiativ. — Han var i Omgang med de Embedsmænd, med hvem Forretningerne dagligt førte ham sammen, vel noget tør og stiv, men han vilde hele Personalet vel og viste det i Gjerning ved mange Foranstaltninger til dets Bedste, hvoriblandt her skal nævnes, at han saa hurtigt som muligt efter sin Tiltrædelse som adm. Directeur fik oprettet en Pensionskasse for Embedsmænd og Betjente og deres Enker. Heller aldrig afskedigede han Nogen, uden at det var absolut nødvendigt enten paa Grund af Vedkommendes Alder eller Svaghed, eller grov Forsømmelighed i Tjenesten. Personalet følte sig derfor ogsaa knyttet til ham og vidste, at hans Øie fulgte dem. Herved skabtes en Vexelvirkning mellem den Styrende og de Underordnede, der ikke kunde undlade at udøve betydelig og gavnlig Indflydelse paa Tjenesten. Blandt Virkningerne heraf kan det udentvivl ogsaa regnes, at

der i den lange Aarrække, hvori Rothe stod i Spidsen for Bestyrelsen, ikke er forefaldet eet eneste Ulykkestilfælde ved Banerne, hvorved Reisende have enten mistet Livet eller erholdt Legemsbeskadigelser paa Grund af Mangel paa Omsigt hos Bestyrelsen eller Forsømmelighed fra Personalets Side. Medtage vi Skrams Bestyrelse af den første kongerigske Bane fra Kjøbenhavn til Roskilde, der aabnedes 27. Juni 1847, maatte der hengaae et Tidsrum af over 50 Aar, inden Danmarks Jernbaner ved den forfærdelige Ulykke paa Gjentofte Station den 11. Juli d. A. kom paa Høide med de store Jernbanekatastrofer fra de større Culturlande. Men — hvis det er tilladt at tale i en saadan Tone i en saa sørgelig Anledning — nu har Udlandet ikke længer Noget at lade os høre i den Retning. Nu er vi med!

*

*

*

Efterat Regjeringen havde besluttet, at d'Herr. Etatsraad Rothe og General Wenck „vilde have“ at fratræde, tiltraadte Directeuren for de jydsk-fyenske Statsbaner, Ingenieurcapitain N. Holst, som Overbestyrer af de samlede danske Statsbaner. Denne Mand var i sin Tid bleven valgt til Directeur for de jydsk-fyenske Statsbaner uden at have nogen anden Jernbaneadkomst til denne Post, end at han i sin Tid havde været Assistent hos den controllerende Ingenieur ved Anlægget af Banen fra Roskilde til Korsør, i hvilken Stilling han vel havde gjort Fyldest, men ikke havde viist særligt fremragende Egenskaber. Han havde vel her erhvervet sig noget Kjendskab til det, der i Jernbaneterminologien kaldes „Banelegemet“, de selve Sporene og Underlaget for disse, men i alle andre Grene

af Jernbanevæsenet: den egentlige Trafik (Stations- og Togtjeneste), Maskinvæsen og Regnskabsvæsen, var han ganske blank, og han gjorde i den lange Tid, hvori han var Directeur for de jydsk-fyenske Baner og senere tillige for de sjællandske Baner, neppe nogen større Anstrengelse for at erhverve de ham her manglende Kundskaber. Nogen Tid efter, at han var bleven Directeur for de jydsk-fyenske Baner, fik han den daværende Redacteur for Berlingske Tidende, Cancelliraad Buchheister, ansat ved disse som Overregnskabsfører, og det synes, som om denne efterhaanden har opnaaet at hypnotisere ham fuldstændigt, saa at Hr. Buchheister snart fik en Hovedindflydelse paa alle Jernbanernes Forhold, uagtet han kun havde en reen bogholderisk-mercantil Fordannelse og saaledes skulde synes at være ganske uqualificeret til at gjøre nogen Mening gjældende udenfor det reent Regnskabsmæssige. Iøvrigt blev den unge Hr. Busse, Søn af Overmaskinmesteren ved de sjællandske Baner, Overmaskinmester og Hr. F. Møller Overdriftsinspecteur. Busse havde gjennemgaaet nogen praktisk Forskole i Tydskland (især formeentlig i Chemnitz i Kongeriget Sachsen, der, som bekjendt, har betydelige Maskin- og Locomotivfabrikker), men uden, saavidt vides, nogensinde at have aflagt nogen Prøve i maskinteknisk Henseende. Hr. F. Møller havde tidligere været Underofficeer og var altsaa uden særlige Forudsætninger. Dog dette var uden Betydning. Med Buchheisters altomfattende Aand ved sin Side var Banelegemsingenieuren Holst istand til at omspænde hele Jernbanevæsenet.

Det var, eftersom Status nu engang var, i og for sig ganske naturligt og det, der laa nærmest for Haan-

den, at Regjeringen, da nu dog Rothe og Wenck skulde give Plads, gjorde Etatsraad Holst som den forhaandenværende Directeur for de allerede tilstedeværende danske Statsbaner til Directeur for de samlede Statsbaner. Det var saa meget mere naturligt, som Hr. Holst var Nabo til og vel kjendt med Eieren af det tæt ved Aarhus liggende Marselisborg, Hr. H. P. Ingerslev, den daværende Indenrigsminister, under hvem Jernbanevæsenet jo sorterede.

Hr. Etatsr. Holst og hans høire Haand, Hr. Cancelliraad Buchheister, mødte altsaa paa Pletten i de aller-sidste Dage af September 1885 for at overtage Styret af de samlede danske Statsbaner. Hr. Holst medførte i Lommen en foreløbig Organisationsplan for samtlige Baner, der udkom med Hr. Ingerslevs Underskrift som ministeriel Kundgjørelse den 30. September. Denne Kundgjørelse har ikke nu været til at overkomme, da en i Aarene 1886—90 foretagen Codification af Jernbaneordrer og -bestemmelser har strøget den, idet den senere blev ophævet ved en ny Organisationsplan af 5. Mai 1887, der dog væsentligt kun var en Udvidelse af Bestemmelserne i Kundgjørelse af 30. September 1885. Efter denne Plan, som det vilde blive for vidtløftigt her at skildre i dens Detailler, var den overordnede Ledelse af Banernes Bestyrelse i alle dens Grene repræsenteret ved 27, siger syv og tyve, Contoirer. Det er dette System, som man, ikke uvittigt, har kaldt Schäferiet (Cheferiet).

Hertil kom endnu som Nr. 28 en af de meest snurrelige Opfindelser, der uidentvnl nogensinde er gjort paa Contoiradministrationens Omraade, nemlig et saakaldet „Elendomscontoir“, nærmere defineret som „Contoir for

Kjøb og Salg af faste Eiendomme“ (herunder dog ikke Expropriation af saadanne), naturligvis med Contoirchef, Fuldmægtig og hele Besætningen. Jeg har selv været Contoirchef i de sjællandske Baners Secretariat i 23 Aar og mindes ikke, at der i denne Tid, med Undtagelse af hvad der udlagdes ved Expropriation, er erhvervet andre faste Eiendomme end et Jordstykke til Svellepræparationsanstalt ved Sorø og et lignende ved Kjøge samt et Par Smaaarealer paa 6 □ Al. til Opsætning af optiske Telegrafstænger, eller solgt andre Arealer end de mindre, fra exproprierede Jorder fraskaarne Hjørner, for hvilke Jernbanerne ikke selv havde Brug. For de smaa 6 □ Al.s Arealer nøiedes Directionen med at lade vedkommende Eier afgive en Declaration efter dens Udkast, de øvrige Kjøb og Salg ordnedes igjennem Jernbanernes juridiske Consulent. Jeg kan ikke tro, at Contoirpersonalet i dette „Eiendomscontoir“ egentlig var forbauset over, at der ikke var stort at bestille i Contoiret, for hvilket en hidtilværende Fuldmægtig blev Chef. Der var vist ikke mange, for hvem Oprettelsen af dette interessante Contoir ikke var en complet Gaade. Man speculerede og speculerede, men end ikke de bedste Gaadegjætttere formaaede at løse Gaaden. Contoiret traadte imidlertid i Virksomhed, og fortsatte denne stille og bramfrit, hvilket forresten ikke var saa vanskeligt, da der ikke var meget at gjøre Støi med. Efter et Aars Forløb udsendtes Forlovelseskaart med Navnene paa den Mand, der var gjort til Chef for Eiendomscontoiret, og — Generaldirecteurens Datter!

Dette uforlignelige Contoir bestod indtil 1. April 1893, da det i Henhold til Loven om en ny Organisation for Statsbanerne bortfaldt. Men nu havde det jo gjort

sin Nytte. Contoirchefen skaffedes der af det nye Generaldirectorat en anden passende Stilling i Indenrigsministeriets Revision af Statsbanernes Regnskabsvæsen.

* * *

Nu skulde altsaa den nye Bestyrelse for samtlige danske Statsbaner til at administrere. Det Naturlige var jo, at Generaldirecteuren havde søgt at sætte sig ind i Beskaffenheden af det nye Banecomplex, han havde faaet under sig, selve Banelinierne, Stationerne, Trafikken, Maskinvæsenet, maaskee afholdt nogle Møder med Cheferne for Banernes Hovedafdelinger for gjennem dem at blive orienteret i Forholdene, der jo maatte antages i flere Henseender at være afvigende fra de jydsk-fyenske. Thi vel vare disse jo af yngre Dato end de sjællandske og havde ved Indretning af deres Drift og Bestyrelse kunnet tage disse til Model, men man havde dog, for at spille saa selvstændig som muligt, tildeels vraget det danske Forbillede og søgt directe til Preussen, efter hvis hele System i Henseende til Instruxer, Reglementer etc. man væsentligt indrettede sig.

Der blev ogsaa virkelig paabegyndt en saakaldet Inspectionstour paa Banerne, men den skete pr. Tog, og den Viden, den nye Bestyrelse kunde høste angaaende selve Banelinien ved af og til at kaste et Blik ud af Coupevinduet, kan jo ikke sættes stort over Nul. Og paa Stationerne har man efter al Rimelighed indskrænket sig til at spise Frokost og Middag paa passende Steder og iøvrigt spadseret lidt omkring paa en eller anden vigtigere Station. Man begyndte med den sydsjællandske Bane, men — derved blev det. De øvrige sjællandske Baner fik ikke engang den nys beskrevne, høist summariske Overhaling. Ja, det hedder endog, at Etatsraad

Holst ingensinde har gennemgaaet Stationspladsen, dens Bygninger, Spor og øvrige Indretninger, paa Hovedstationen Kjøbenhavn.

En af de første Reformer, Etatsraad Holst foretog sig efter at være tiltraadt som Generaldirecteur, og som han altsaa maa antages at have anseet for særligt paa-trængende, bestod i, at han lod de sjællandske Locomotivers Navne fjerne, idet han dog lod dem beholde deres Numre. Naa, Herregud! Man kan jo gjerne sige, at et Locomotiv ikke behøver at døbes, og at de Navne, de havde, meest af den oldnordiske Mythologi, maaskee vare mindre smagfulde (Baldur, Surtur, Yrsa etc.), men Navnene havde dog den lille Fordeel, at de ligesom individualiserede Locomotivet mere for Føreren og knyttede ham til dette. Uden at lægge overdreven Vægt paa dette Forhold, modbalanceredes det dog ikke saa stærkt af den mulige Smagløshed, at Reformen kunde siges at være til nogen særlig Nytte. Den maa snarere betegnes som temmelig pedantisk, og den hastede da ialfald slet ikke. Samtidigt anbragtes naturligvis de to røde Ringe med en hvid Ring imellem paa Skorstenen; de fandtes paa de jyds-fyenske Locomotiver, altsaa maatte man ogsaa have dem paa de sjællandske.

Det varede heller ikke længe, inden Togenes Antal overalt i Sjælland, undtagen netop paa Klampenborg-banen, blev stærkt forøget, langt udover Trafikkens daværende Krav. De nye Tog gik, ialfald i Begyndelsen, med ganske faa Passagerer. Der gik ialt 1. October 1885 paa samtlige sjællandske Hovedbaner omtrent 40 Tog i begge Retninger; nu blev der indlagt saamange flere Tog, at Udgiften herved, efter hvad Generaldirecteuren selv skal have yttret, forøgedes med over 1 Million Kr.

At denne Million ikke i den første Tid derefter er bleven dækket, er utvivlsomt. Hvorvidt det senere er blevet Tilfældet, veed jeg ikke, men jeg kan ikke tro det, da Banernes Overskud jo er sunket saa betydeligt, at det for 1895—96 — som Directeur Bramsen gjorde opmærksom paa i forrige Rigsdagssamling — endog istedenfor, som Regnskabet udviser, at være noget over 3 Millioner, skal være blevet til et Underskud af 2 Millioner. Der gaaer for Tiden paa samtlige sjællandske Hovedbaner 65 Tog foruden 18 Lokaltog (til Holte, Hillerød og Roskilde). Paa den lidet betydningsfulde Bane fra Slagelse til Nestved gaae desuden 10 Tog og paa den endnu mindre betydningsfulde Dalmose-Skjelskørbane endog 12 Tog. Altsaa tilsammen paa de nævnte Baner 87 Tog. Indtægten for den egentlige Passageer-, Post- og Godsbefordring har i 18^{94/95} udgjort ca. 18,314000 Kr. Hvormeget der af denne Indtægt falder paa de sjællandske Baner, giver Regnskabet ingen Adgang til at see, men selv om man vil antage en Andeel i Indtægten af disse af 7 Millioner, der dog vistnok er for høi, vilde der for hvert af de 31755 Tog aarligt udkomme en Indtægt af ca. 220 Kr. Brutto. Heri er endda, som sagt, ikke medregnet Klampenborgbanen. — Dette er ganske vist ikke noget Overvældende.

Etatsraad Holst, hvis Administration udelukkende var Contoiradministration, var stærk i at lade udstede Ordre og Reglementer, hvorved der i den største Detail gaves Regler for alt Muligt, saa at der ikke levnedes Personalet nogen Selvbestemmelse i mødende extraordinære Tilfælde. Han arbejdede hen til en Embedsstab, der holdt sig de givne Instruxer slavisk efterrettelig, ligesom Dukkerne i et Marionetteater kun be-

væge sig, naar Mester Jakel trækker i Snoren bag Kulisserne. Følgen heraf var naturligvis en Syndflod af Lovgivning, der skyllede al Personlighed og Conduite bort. Dette har holdt sig som god Tradition under hans Efterfølger, Generaldirecteur Tegner. Det er neppe overdrevent at sige, at der hver anden Dag udkommer Ordre, Regulativer, Instruxer og Reglementer, der makke om paa det tidligere Bestaaende og som, hvis Personalet tog dem som Alvor og virkeligt lagde Vind paa at efterleve dem, vilde ende med at gjøre det heelt confust. Men man har efterhaanden lært at tage Stilling til dem. De gaae som oftest i Papirskurven. Der haves saaledes et „Reglement for Togenes Gang“ i 46 Paragrafer, der er et reent Monstrum af detaillerede Bestemmelser, der gjøre Embedsmændene, navnlig Stations- og Togpersonalet, til ganske villieløse Redskaber i Administrationens Haand ved deels at bestemme om ganske selvfølgelige Ting, ovenikjøbet i et for almindelige Mennesker hyperdoctrinært Sprog, deels at give Bestemmelser, der, efter hvad jeg har hørt af flere praktisk dygtige Embedsmænd, slet ikke kunne følges. Det kunde være fristende her at give nogle Uddrag til Bedste, men den Grændse, der maa sættes for Omfanget af disse Bemærkninger, gjør desværre dette umuligt.

Hurtigst muligt efter Sammenslutningen af de jydsk-fyenske og de sjællandske Baner forandredes alle Regnskabspapirer i Sjælland efter jydsk-fyensk Mønster. De tidligere sjællandske Regnskabspapirer vare klare og naturlige, men de naturligvis af de jydsk-fyenske Baners Overregnskabsførere, Hr. Cancelliraad Buchheister, ud tænkte Formularer maatte jo indføres i Stedet, om de end i Klarhed og Simpelhed stod tilbage for hine.

Det sjællandske Personale havde i Begyndelsen den største Møie ved at vænne sig til de nye Formularer, navnlig for Fragtbreve og Fragtsedler. Men selvgjort er jo velgjort, og naar de jyds-fyenske Jernbanespidsere vare komne hertil for at tage Styret, maatte selvfølgelig Alt her skrues om i den jyds-fyenske Prokrustes-maskine. Ogsaa Driftsregnskabet og Budgettet for de samlede Baner blev indrettet efter den tidligere jydske Form. Medens de sjællandske Baners Driftsregnskab var sagligt, saa at enhver ønskelig Oplysning kunde erholdes deraf, er det nuværende Regnskab væsentligt reent nomenclatorisk, og der kan opstaae mange regnskabsmæssige Spørgsmaal, hvorpaa man aldeles ikke faaer Svar i dette. Med Driftsberetningen forholder det sig ganske paa samme Maade. Som Exempel paa en summarisk Regnskabsføring skal jeg anføre Contoen „Lønninger“, under Generaldirectoratet, der falder i følgende Positioner:

Generaldirecteuren	11000 Kr.	„ Ø.	
Ansatte i 1. Pensions-			
klasse	334290 — 83 -		
			345290 Kr. 83 Ø.
do. i 3. do.:			
Skrivere	31090 Kr.	„ Ø.	
Billettrykkere m. v. .	9294 — 99 -		
			40384 — 99 -
			385675 Kr. 82 Ø.

Det kan man kalde detaillerede Oplysninger! Hvad er Ansatte i 1. og 3. Pensionsklasse? Man kunde ligesaagodt have anført „Ansatte med rødt Haar“ og „Ansatte med sort Haar“. Og hvorfor skal der i 3. Pensionsklasse sondres mellem Skrivere og Billet-

trykkere, naar Intet detailleres om det aldeles overveiende Beløb under Lønningerne her, nemlig de 334290 Kr. 83 Øre, hvorunder dog aabenbart de langt vigtigere Functionærer høre? Driftsregnskabet, der ogsaa maa forudsættes at kunne finde Vei til Publicums Øine, burde dog være affattet saaledes, at det gav nogen virkelig Oplysning.

*

*

*

Jeg kommer nu til et Par mærkværdige Embedsbesættelser under den første Generaldirecteur. At Hovedbogholderen ved de sjællandske Baner, Kammeraad Looft, ikke opnaaede at blive Hovedbogholder ved samtlige Statsbaner, men at den jydk-fyenske Hovedbogholder fik denne Post, var jo i den rigtige Stil, hvorefter Jyderne maatte have Forrangen. For at faae Looft anbragt greb man til at oprette en Post som Kassecontrolleur. Da denne Post ved Loofts Død i 1886 blev ledig, gjordes der en anden behændig „Tour“ med den. Posten blev nemlig tilbudt den daværende Hovedrevisor. Etatsraad Holst „meddelte“ denne, at man var kommen til det Resultat, at Hovedrevisorposten kunde spares, og gav ham Valget imellem at afgaae med Ventepenge eller modtage Posten som Kassecontrolleur. Under disse Omstændigheder gik Hovedrevisoren, som rimeligt var, ind paa at modtage Kassecontrolleurembedet. Efterat nogen Tid var gaaet og han enten allerede var indtraadt eller ialfald, efter at have afviklet sit Forhold til Revisionen, var i Begreb med at indtræde som Kassecontrolleur, kom „man“, „efter nærmere Overveielse“, til det „Resultat“, at Hovedrevisorposten burde — bibeholdes. En jydk-fyensk Embedsmand, dengang Chef for et aldeles

overflødigt Contoir ved Navn „Udgiftscontoiret“, blev da gjort til Hovedrevisor. Man kan vanskeligt tænke sig en mere glimrende Blanding af Snedighed og Kluntethed. Følgende Kunstgreb ligner den dog saameget, at der kan tilkjendes det et hæderligt Accessit, hvor der er Tale om Mesterskabet i Udfoldelsen af de nævnte tvende Egenskaber. Ved Dødsfald blev det saakaldte „Afregningscontoir“ (o: Contoir for Afregning med fremmede Befordringsbestyrelser, med hvem der er truffet Overenskomst om gennemgaaende Transport af Personer og Gods) ledigt, og søgtes bl. A. ogsaa af en Forfatteren af nærværende Linier meget nærstaaende Person, iøvrigt kun efter Tilskyndelse af afdøde Afdelingschef F. E. Petersen. Han havde ikke stor Lyst til Posten, som han ansaae for gyseligt kjedsommelig, men da han jo nu var opfordret ovenfra, meente han at burde søge den for saaledes at opnaae en fast Stilling istedenfor den ubestemte, han hidtil havde havt. Han afgav altsaa sin Ansøgning om Posten til Generaldirecteuren med et Par velvalgte Ord om, at denne vilde interessere sig for ham ved denne Leilighed. Generaldirecteuren yttrede da Følgende, som Vedkommende har lært udenad, og som jeg har lært udenad efter ham, saa at jeg kan garantere for Ordretheden: „Ja, jeg vil oprigtigt sige Dem, at De har ikke megen Udsigt til at komme i Betragtning, for Cancelliraad Buchheister har sagt mig, at han kun kan arbeide med Contoirchefer, der er fuldkomment inde i de Forretninger, de har under sig; og De kjender jo slet ikke noget til Afregningsvæsenet“. Dette maatte den Paa-gjældende indrømme, men han tog dog ikke sin Ansøgning tilbage, thi skulde han mod Forventning faae

Posten, meente han, at der vel ingen Ulykke var skeet. Man kunde vel nok lære Knebene. Det er jo ikke ualmindeligt i Danmark, at Mænd, der enten have ufuldstændig eller aldeles ingen Sagkundskab i, hvad der behøves ved Bestyrelsen af Embeder, der tildeles dem, alligevel komme nogenlunde ud af det, især naar deres Foresatte heller ikke er videre stive i Papirerne. Exempler kunde nævnes.

Men hvem fik nu Posten som Chef for Afregnings-contoirtet? — Det gjorde saamænd J. Rothe (Brodersøn af Conferentsraad V. Rothe), daværende Contoirchef i Personexpeditionen, uagtet han var nøiagtigt lige saa ukjendt med Afregningsvæsenet som den omtalte Ansøger og altsaa ikke bedre end denne var i Stand til at tilfredsstille Hr. Buchheisters Trang til Contoirchefer, der vare fuldkomment inde i Forretningerne.

Men hvorfor fik monstro J. Rothe Posten? Ja, jeg veed det jo ikke bestemt, men da han havde faaet den, blev tidligere Fuldmægtig i Personexpeditionen Dichmann, en importeret jydsk-fyenssk Embedsmand, Chef for denne Expedition. Det er et af de bekjendte Tilfælde, der ialfald see ud som en Tanke.

* *

En af den første Generaldirecteurs Specialiteter var det danske Sprog. Han har her gjort lykkelige Fund, hvorved de jydsk-fyenske Baner allerede længe havde blomstret, og som nu ogsaa kom de sjællandske Baner tilgode.

Paa Sjælland kaldte man, forinden den nye Sprogæra oprandt, de Embedsmænd, der førte det daglige Tilsyn med de forskjellige Strækninger, hvori „Banele-

gemet“ var indeelt, og med Banepersonalet paa disse Strækninger, „Banemestre“. I Jylland og Fyen hed de derimod „Overbanemestre“. At den sidste Benævnelse er langt at foretrække, springer umiddelbart i Øinene paa enhver Filolog. Den maatte derfor indføres ogsaa paa Sjælland. Banemesterbestallingerne bleve derfor indkaldte og ombyttede med Overbanemesterbestallinger. Det kan i Forbigaaende bemærkes, at man med det Samme fandt Leilighed til at afskedige nogle sjællandske Banemestre, der ikke befandtes „over“-legne nok til at bære den mere pompøse Titel.

Paa Sjælland havdes Togsmede, hvis Arbeide det var at følge med Togene og foretage saadanne mindre Reparationer, navnlig af Hjul og Axler, som maatte tiltrænges og kunde udføres med det Værktøi, hvoraf disse Betjente skulde være i Besiddelse, men fremfor alt at paasee, at ingen Axel løb varm, hvorfor de under Togenes Kjørsel maatte undersøge Axlerne paa Mellemstationer og i fornødent Fald smøre dem. I Jylland-Fyen kaldtes disse Betjente „Vognsmørere“. Enhver Sprogmand indseer Fortrinligheden af det sidstnævnte Ord, der altsaa maatte indføres. For at iværksætte denne Reform med behørig Grundighed, saaledes at Togsmeduvæsenet een Gang for alle blev qvalt, afskedigedes samtlige sjællandske Togsmede til et bestemt Tidspunkt, den sidste i en Maaned (31. Octbr. 85?). Men Dagen efter, den 1ste i den paafølgende Maaned, bleve de udnævnte til „Vognsmørere“ og fik nye Beskikkelser som saadanne, medens Togsmedbeskikkelserne kasseredes.

Et vigtigt Spørgsmaal var det, hvad man skulde kalde den samlede Statsbaneinstitution. De jydsk-fyenske

Baner havde man, saavidt erindres, i Begyndelsen, i uskyldig Naivetet, kaldt simpelthen „de jydske-fyenske Statsbaner“. Senere, troer jeg, dette forandredes til „de danske Statsbaner“. Men nu, efter Sammenslutningen, maatte man have noget Høiere, Værdigere, helst et langt Ord, der kunde udtales med Applomb og ligesom anskueliggjorde Storheden ved den blotte Lyd. Ved et heldigt Greb fandt man det imponerende Ord „Statsbanedriften“. Den, der ikke uvilkaarligt tager Hatten af ved blot at høre dette Ord, maa i Sandhed være et for Ærbødighedssands ganske blottet Menneske. Som Vignet, hvor der er Anledning til at anbringe en saadan, gjorde Ordet derhos en ypperlig Virkning, sat i en Bue omkring det fra Preussen hentede Hjul med et Par Ørnevinger.

Man har dog ikke naaet at faae Ordet gennemført overalt. Paa Gardinerne i Coupeerne, og jeg troer, ogsaa paa Vognene, hedder det endnu D. S. B. (Danske Statsbaner). Men det er jo nemt at forandre; man kan blot sætte D'et sidst. Det turde være ligesaa vigtigt som at faae Navnene skrabede ud paa Locomotiverne.

Medens man paa de jydske-fyenske Statsbaner havde hentet nogle af sine bedste Sproginspirationer fra det tyske Jernbanevæsen, fandt imidlertid, mærkeligt nok, det Ord „Dragere“, der brugtes i Sjælland, ikke Naade for Overbestyrelsens Øren. Disse Folks Arbeide bestaaer jo i at bære („tragen“), og det var jo altsaa i Grunden et rigtigt godt tysk Ord, som man godt kunde have optaget. Det brugtes imidlertid ikke i Tydskland, hvor det hed „Porteur“, og følgelig hed det i Jylland-Fyen ogsaa „Porteur“. Altsaa væk med „Dragerne“! — Jeg troer dog ikke, der blev foretaget

nogen Forandring af Beskikkelser i dette Tilfælde, hvilket maa ansees for en uheldig Inconseqvens.

Forinden Sammenslutningen af Banerne havde Togene paa Sjælland — og jeg troer forresten ogsaa i Jylland-Fyen — gaaet, afgaaet. Man sagde, og siger jo da endnu: „Naar gaaer Toget?“ „Der afgaaer et Tog til Korsør Kl. 9 Form.“ o. s. v. Med den sunde *bon sens* og skarpe lagttagelsesevne, der var et Grundtræk i det nye Generaldirectorats Charakter, opdagede dette dog snart, at Togene aldeles ikke gaae, men løbe. „Gaae“ er jo at løfte et Been op og staae paa det andet, saa længe hint er i Luften, derpaa sætte førstnævnte Been ned paa Jorden og lade det andet komme i Luften o. s. fr. Men saaledes bevæge Locomotiv- og Vognhjul i et Tog sig jo slet ikke. De holde sig tæt paa Skinnerne uafbrudt, og Bevægelseshastigheden er jo betydelig. Altsaa er „løbe“ det correcte Ord. Nu hedder det derfor: „I Anledning af Pintseferien løbe følgende Extratog paa de sjællandske Baner“. „Fra 1. Octbr. til 31. Mai løbe Togene Nr. 2 og 39 kun mellem Kbhvn. og Holte, dog løber Tog 2 hver Mandag og Lørdag paa Strækningen Holte — Helsingør“, o. s. fr. Denne Forandring har bidraget overordenligt til at bortsprede vrang Forestillinger hos Publicum og gjenoprette det Naturlige. Og det er jo af megen Vigtighed for et Folks Udvikling, at det ikke hildes i Unatur og Skaberi. Lad os være Mennesker!

I ældre Tider deelttes de, der benyttede Banerne, i 1) Reisende, 2) Afsendere af Gods og 3) Modtagere af Gods. Hvor latterligt! Og vidtløftigt! Hvilken Tidsspilde baade i det daglige Liv, og naar der skal affattes Beretninger om Banernes Virksomhed og

Betaenkninger om projecterede nye Baners Udsigt til at betale sig! De nævnte Klasser have jo alle det tilfælles, at de benytte Banerne, og distingvere sig altsaa, seet fra dette Synspunkt, aldeles ikke fra hverandre. At en Deel af dem sidder i Coupeerne for at komme fra et Sted til et andet, medens en anden Deel af dem maaskee slet ikke lader sig see paa Banerne, men sende deres Folk ud paa denne a) med Gods, der skal afsendes et Steds hen, og b) efter Gods, der er ankommet til dem og skal hentes hjem, spiller jo ikke nogen Rolle. Alle benytte Banerne og give denne Indtægt. Det er kort sagt dem, der skabe Trafikken. De kunne derfor passende sammenfattes under eet Navn: Trafikanter. Hvad der er vundet i Tid ved at indføre denne simple og naturlige Benævnelse, er jeg ikke i Besiddelse af det fornødne Materiale til at beregne, men jeg har mine Grunde til at antage, at Gevinsten i Tid langt overstiger, hvad der kunde spares f. Ex. ved at stryge de 16 Assistenten, der af Generaldirectoratet ere forlangte paa Budgettet for 1897/98 i Tillæg til de 168, der havdes i Forveien. Og Gevinsten i reen Indtægt ved Forøgelsen af Banernes Trafik paa Grund af denne sproglige Nemhed maa ligefrem være kolossal.

Nærværende Sprogbemærkninger kan jeg passende slutte med en Omtale af et Udtryk, der findes i „Reglement for Togenes Gang“ og formeentlig flere andre Steder: et nedbrudt Tog. Man har før hørt Tale om en nedbrudt Bygning, et nedbrudt Helbred o. desl., men et nedbrudt Tog har man ikke kjendt noget til, før det fra de jydsk-fyenske Baner indførtes til Sjælland. Det er rimeligvis opstaaet ved en fri, men genial Over-

sættelse af et eller andet tydsk Reglement, hvor der har staaet „ein unterbrochener Zug“, hvilket betyder et afbrudt Tog, et Tog, der af en eller anden Grund er standset under Farten og ikke kan kjøre videre. Ordet „nedbrudt“ er meget smukt, kun maa man jo vænne sig lidt til det, inden man opfatter det som enstydigt med „afbrudt“. Oversætteren har ikke ladet sig vildlede af Ordet „unter“ og gaaet hen og oversat det ligefrem ved „under“, i hvilket Fald det jo var kommet til at hedde et underbrækket Tog. Denne Sax er han lykkeligt undgaaet ved Hjælp af sine Kundskaber i det tydske Sprog. Han har vidst, at „unter“ ogsaa kan betyde „ned“. At hans Kundskab i dette Sprog ikke er gaaet saa vidt, at han kjender „unterbrechen“ i Betydningen „afbryde“, kan man billigvis ikke bebrejde ham. Man kan jo da heller ikke vide Alting. — Begrebet *nedbrudt Tog*, der igjennem de paagjældende Reglementer og Ordre er blevet et fuldkomment fortroligt Begreb for Jernbaneetaten, staaer imidlertid den Dag idag uklart for Publicum, der sikkert aldrig vil lære denne Sprogfinesse. I Publicums Benyttelse af det danske Sprog findes et nedbrudt Tog ikke. — Og dog, nu kjende vi et Tilfælde, eet eneste, hvor et Tog i bogstavelig Forstand kan siges at være blevet nedbrudt. Det er det ulyksalige Tog paa Gjentofte Station den 11. Juli d. A. Dette Tog blev i skrækkeligste Forstand nedbrudt.

Det kunde iøvrigt have været interessant at see dette Ordsmageri videre udviklet, end skeet er. Tænk, om Justitsraad H. P. Selmer, den smagfulde Fordanser af Fremmedord og heldige Opfinder af gode danske Ord istedenfor mindre heldige, endnu havde levet! Hvad

kunde ikke denne Lærde, der har beriget det danske Sprog med saa fortrinlige Ord som Il-Stav-Tegnmelder (for „elektrisk Telegraf“), Hvidklædt i Gudsvidenskaben (for „Cand. theol.“), Høvedsmand ved Ildbrummeriet (for „Artillericapitain“) og mange flere ligesaa smukke Ord, have udrettet paa dette Omraade, naar man f. Ex. under Generaldirectoratet havde oprettet en „Sprogafdeling“ og gjort ham til Committeret i denne!

II.

Etatsraad Holst døde 1. September 1889. Neppe 4 Aar havde han regjeret over de danske Statsbaner, men i dette korte Tidsrum var det lykkedes ham at skabe et System for Bestyrelsen af Banerne, som man nu skal have ondt ved at komme ud af, thi det er lettere at udvide en Institution end at indskrænke den. Vanskeligheden ved at indskrænke bestaaer hovedsagelig i, at man ikke kan gaae hen ohne weiter og afskedige alle de mange Mennesker, der have faaet Brødet ved Udvidelsen af Systemet (og hvoraf mange ovenikjøbet ere forsynede med Kone og Børn), naar de ikke har gjort noget. Desuden kan det ofte være ret beqvemt for en Administrator, der ikke er i Besiddelse af afgjort Overlegenhed og omfattende Kjendskab til hele Administrationen, at have et noget indviklet Apparat at operere med, da det herved altid bliver vanskeligt for Publicum at kige ham i Kaartene, og da han isaafald overfor nærgaaende Spørgsmaal og Kritik kan henvise til de forskjellige Forvaltningsgrene, Contoirer o. s. v. Paa

denne Maade kan man godt være Bestyrer af en Forretning, som man kjender lidet eller intet til. Hovedsagen er, at man er vel afpudset med den almindelige europæiske Culturs Blanksværte, saa at man er istand til at repræsentere Forretningen udadtil paa passende og værdig Maade. Ved Jernbaner vil dette sige, at man kan gjøre de behørige Skrabud for Konger og Keisere, der lade sig befordre paa dem, og modtage de fremmede og indenlandske Ordener, der i rigelig Mængde falde af ved saadanne Leiligheder, give Møde ved de Congresser, der ikke sjeldent afholdes i Udlandet til Drøftelse af internationale Jernbanespørgsmaal, hvor man dog ved sin Side bør have den underordnede Jernbaneembedsmand, der har det specielle Fagkjendskab, hvorpaa det i det givne Tilfælde kommer an, ved festlige Leiligheder, som Aabning af nye Jernbaner, kan holde en passende lille Tale, der vidner om, at man dels er Patriot, dels opfyldt af Interesse for den Institution, man repræsenterer, o. s. v.

Hvem skulde man nu vælge til Generaldirecteur for de danske Statsbaner efter Etatsraad Holsts Død?

Efter Omstændighederne var der maaskee kun Spørgsmaal om to Mænd, begge igjennem en Aarrække beskæftigede ved Anlæg af Jernbaner i Danmark. Disse Tvende vare Overingenieur ved Anlæg af Jernbaner paa Sjælland siden 1861, daværende Oberst (nu Generalmajor) J. C. G. Hedemann, og Overingenieur ved Anlæg af Statsbaner i Jylland-Fyen, Justitsraad Tegner. De vare begge oprindeligt Militæringenieurer og saaledes af Fag kun bekendte med den Deel af Jernbanevæsenet, der omfatter Banelinien med tilhørende Bygninger, men dette gjorde jo ikke Noget. Regjeringen har jo saa

ofte foretrukket Militæringenieurer for civile Ingenieurer, der havde mere omfattende teknisk Uddannelse, ja har endog ved flere Leiligheder givet hine Fortrinnet, hvor der aldeles ikke har været Spørgsmaal om ingenieur-mæssig Uddannelse. Det var altsaa ikke nogen Anstødssteen, at de begge vare Militæringenieurer; tvertimod. Saavidt mig bekjendt, har der nok imidlertid aldrig været Tale om Generalmajor Hedemann som eventuel General-directeur, uagtet han mindst var Justitsraad Tegner fuldkomment jevnbyrdig til Posten paa Grund af sin store Arbejdsdygtighed og den Lethed og Hurtighed, hvormed han satte sig ind i Forretningsforhold, der laa udenfor hans egentlige Fag. Men Generalmajor Hedemann var vel neppe saa bøielig og affabel i sin personlige Optræden og havde derfor ikke ladet sig det være magtpaaliggende at indynde sig paa høiere Steder, men snarere ved flere Leiligheder ikke stukket sine Meninger under Stol, uden Hensyn til, om han herved kom i Overensstemmelse med de styrende Magter eller ikke. Desuden var han ved Etatsraad Holsts Død 63 Aar gammel, medens Justitsraad Tegner kun var 57, og endelig havde Sidstnævnte det forud for Hedemann, at hans Virksomhed havde tilhørt Jylland-Fyen, der jo ansaaes for den vigtigste Landsdeel, til hvilken Indenrigsminister Ingerslev følte sig meest knyttet derved, at hans Hjemstavn laa tæt ved Aarhus, den jydskefyenske Jernbanedirections Sæde.

Men, som sagt, der har vistnok aldrig været foretaget nogen Afveining af disse to Mænds relative Qualificationer. Posten som Generaldirecteur er uidentvivlstrax efter Holsts Død bleven tilbudt Tegner, der stillede som Betingelse for dens Overtagelse, at han bibeholdt

det indbringende Embede som Overingenieur ved Statsbaneanlægene, en Betingelse, hvorpaa Indenrigsministeriet gik ind, rimeligvis temmelig glat.

Tegner var altsaa nu Generaldirecteur ved de danske Statsbaner og Overingenieur ved samtlige Statsbaneanlæg. I sidstnævnte Stilling har han under sig en Committeret (Ernst), der naturligvis maa trække Læsset, da de to Embeder, Generaldirecteuren accumulerer, er meer, end der kan overkommes af eet Menneske. Om det Latterlige i den Situation, der fremkommer, naar Overingenieuren afleverer et nyanlagt Stykke Statsbane til Generaldirecteuren, skal jeg ikke udtale mig videre. Det er nok blot at nævne det. Det er, som naar Henrik i Komeden spiller to Personer paa een Gang og, overensstemmende med gammel Theatertradition gaaer om paa den modsatte Side, naar han med forandret Røst tager Ordet for den anden Person. Overingenieuren (udi en meget fin og ærbødig Tone): „Jeg har hermed den Ære at overlevere den sjællandske (jydske, fyenske) Bane mellem N. N. og N' N' til det ærede Generaldirectorat for Statsbanerne som fuldført til at tages i Brug“. Generaldirecteuren (reserveret, i en noget dybere Tone): „Jeg modtager herved Banen paa Statsbanernes Vegne. Det er mig en Fornøjelse at udtale, at det er en udmærket Bane; den er accurat, som om jeg selv kunde have gjort den“.

*

*

*

Tegner modtog altsaa hele det vidtløftige Administrationsmaskineri saaledes, som Holst havde lavet det, og skal i Begyndelsen ikke have følt sig hyggelig tilmode ved dette. Dog Buchheister, der rimeligvis havde

componeret det Hele, var jo tilstede, og det er vel nok lykkedes hans Indflydelse efterhaanden nogenlunde at berolige Generaldirecteuren. Det varede ialtfald halvtredie Aar, inden en Lov om Statsbanedriftens Ordning udkom, idet denne Lov er af 12. April 1892. Der skete ved denne iøvrigt ingen kategorisk Forandring i det Bestaaende. De mange Contoirer bestaae fremdeles, alene — som ovenfor bemærket — med Undtagelse af det famøse Contoir for Kjøb og Salg af faste Eiendomme. En ny Institution oprettedes derimod i de „Committerede“, hvoraf der foreløbigt ansattes 2 (Cancelliraad Buchheister og Trafikchef Haarløv), med Lønning af 6000 Kr. aarligt for hver. Sammen med Forvaltningscheferne udfylde de alene 1ste almindelige Lønningsklasse. Der oprettedes 10 „almindelige“ og 10 „specielle“ Lønningsklasser. Maskinvæsenet, der tidligere havde været særligt for Jylland-Fyen og særligt for Sjælland, og Baneafdelingerne, med hvilke det samme var Tilfældet, samledes henholdsvis under een Maskinchef og een Banechef.

Deels i Henhold til denne Lov og deels samtidigt med dens Ikrafttræden blev det derimod muligt at fjerne endeel Functionærer og navnlig at udrense nogle af de sjællandske Embedsmænd, medens andre forsattes i Embedsstillinger, der vare aldeles uensartede med dem, de tidligere havde beklædt. Det vilde blive for vidløftigt her at opregne alle de paagjældende Tilfælde; jeg skal kun anføre nogle af de meest skrigende:

Da Maskinvæsenet, som ovenfor bemærket, ifølge Lov af 12. April 1892 skulde være fælles, kunde man jo nøies med een Maskinchef, medens man havde een for Sjælland, Weien, og een for Jylland-Fyen, Busse.

Her var da atter Leilighed til at udrangere en Sjællænder. Weien afskedigedes. Han havde solid teknisk Uddannelse, idet han var dygtig polyteknisk Candidat fra Københavns polytekniske Lærestanstalt, han var en særdeles dygtig Embedsmand og kun 49 Aar gammel. Busse var ikke polyteknisk Candidat, men havde erhvervet sit Kjendskab til Maskinfaget i Tydskland hovedsagelig ad praktisk Vei og var 43 Aar. Aldersforskjellen var, som det sees, uden Betydning. Men Bestyrelsen kan sin Katekismus. Busse blev naturligvis foretrukken. Der havde ikke været det Mindste til Hinder for, at man for Maskinvæsenets Vedkommende kunde have baaret sig ad ganske, som man har gjort for Trafikvæsenets, hvor der haves een Trafikchef for Sjælland og een for Jylland-Fyen; beholdt man Tvedelingen her, kunde man accurat ligesaagodt have ladet den bestaae i Maskinvæsenet. Men herved var ikke Noget at gjøre. Weien, der hverken var Frimurer eller havde andre stærke Magter at støtte sig til, maatte gaae. Det er blevet mig fortalt, at Ingenieurforeningen senere skal have taget sig af hans Sag og gjort Forestilling desangaaende hos Statsbanerne, og at dette skal have havt tilfølg, at der skal være indrømmet ham et klækkeligt Tillæg til den Pension, der var ham beregnet efter Statutterne for Pensionskassen. Om dette er sandt, veed jeg ikke; relata refero; det synes næsten utroligt. Men hvis det er sandt, er det overordenlig instructivt.

Maskiningenieur J. V. Bruun, dygtig polyteknisk Candidat og Embedsmand, blev forflyttet til Baneafdelingen som Regnskabsfører, en Virksomhed, der laa hans Uddannelse saa fjernt som muligt. Da Stillingen aldeles ikke tiltalte ham, idet den jo ikke gav ham

Spor af Leilighed til at anvende sine Kundskaber i det praktiske Liv, gjorde han Modforestillinger, men General-directeuren erklærede, at han ikke kunde fravige den trufne Bestemmelse, men gav ham tilsidst det Raad at henvende sig til Busse. Hvis Busse ikke havde Noget imod, at Bruun forblev i sin Stilling, skulde der fra Generaldirecturens Side heller ikke være Noget herimod! Naturligvis skulde en Jyde (Rambusch) have Posten som Maskiningenieur. Det lykkedes dog Bruun ved fortsatte Bestræbelser at faae sat igjennem, at han blev fri for Posten som Regnskabsfører. Man overdrog ham Overtilsynet med Banernes elektriske Belysningsvæsen og han beholdt Titel af Maskiningenieur.

Toussieng, der havde været Baneingenieur og derefter Contoirchef paa Banechefens Contoir, blev gjort til — Trafikinspecteur, en Post, hvortil han aldeles ikke havde Forudsætninger. At han nu befinder sig vel i denne Stilling, er Noget, han ikke har Generaldirectoratet at takke for.

Dorph, Trafikchef for Sjælland, blev i Efteraaret 1892 opfordret til at søge sin Afsked. Han var da noget over 69 Aar gammel og havde tjent de sjællandske Baner siden 1856. Han var en Kæmpe af Helbred og havde i dette lange Tidsrum ikke een eneste Gang været syg, saa der var ikke her Tale om „Alder og Svaghed“. Han fandt sig imidlertid ikke foranlediget til at efterkomme Opfordringen, men foretrak at vente, til man gav ham Afsked. Han kom ikke til at vente længe. Den blev ham meddeelt fra 1. April 1893 og, som til yderligere Haan, stilledes han til Disposition fra Nytaars. A. Der var yngre Kræfter, der skulde frem, nemlig Kammerjunker, Trafikinspecteur Th. Westergaard, der

blev Trafikchef i Dorphs Sted, og F. E. H. Stockfleth, der, efter i nogen Tid at have været paa Trafikinspektionens Contoir, nu avancerede til Trafikinspecteur. Man vil maaskee undres over, at sidstnævnte tvende sjællandske Herrer ikke bleve gjort til Regnskabsførere, Fuldmægtige eller fik anden Ansættelse under Forvaltningsgrene, der vare dem fremmede, medens Jyder anbragtes i Stillingerne som Trafikchef og Trafikinspecteur for Sjælland. Man kan maaskee gjætte paa, at de havde høiere Magter i Ryggen, som Generaldirectoratet ikke ønskede at kæmpe imod. Det havde de nok ogsaa.

Den foran omtalte, mig meget nærstaaende Persons endelige Skjæbne efter Organisationsloven af 1892 skal jeg ogsaa her kortelig berøre. Han var fra 1. August 1886 stillet „til Disposition for Generaldirecteuren til Udførelse af særlige Hverv“. Det første af disse Hverv blev en Codification af alle de Ordre og Bestemmelser for de sjællandske Baner, der vare udgivne fra Korsørbanens Aabning i April 1856 og til October 1885, altsaa i næsten 30 Aar. Det var et meget vidtløftigt Arbejde, der, saavidt jeg erindrer, først blev afsluttet i 1890. Da man derefter ikke havde noget andet „Hverv“ at give Manden, foreslog han selv Affattelsen af en Personalstatistik, omfattende hele Personalet ved de danske Statsbaner, henholdsvis fra disses Tilblivelse til Dato. Dette Arbejde blev ham derefter overdraget, men han naaede kun at fuldføre det for Personalet ved de sjællandske Baner, og var, da han efter nævnte Lov skulde afgaae, 1. April 1893, kun kommen noget frem i Behandlingen af det jydske-fyenske Personale. Han androg da om at forblive til Tjeneste for at fuldføre Arbejdet, dog ikke udover 1. October 1894, idet han forpligtede

sig til, saafremt Arbeidet indtil da ikke var sluttet, at fuldføre det uden Godtgjørelse. Herpaa fik han det Svar fra Generaldirectoratet, at man ikke fandt „Anledning“ til at gaae ind paa dette Andragende. Det var neppe Generaldirecteuren selv, der havde fattet denne Resolution; han holder ikke saa særligt meget af at resolve; det var derimod rimeligvis hans Hovedraadgivere, Cancelliraad Buchheister og den forhenværende Procurator, nu Chef i Generaldirectoratets Secretariat Stahl-schmidt, der havde eragtet, at man ikke burde lade denne Leilighed til at udrangere et sjællandsk Element gaae forbi. Naar der saaledes foreligger et Votum af Andre, der have let ved at resolve, skal det ikke falde Generaldirecteuren saa vanskeligt at gaae ind derpaa.

Vendingen „man finder ikke Anledning til“ morede den omtalte Embedsmand saa meget, at han ikke kunde bare sig for at meddele Generaldirecteuren forskjellige Omstændigheder, hvoraaf han godt kunde have taget „Anledning“, og hvoraaf den vigtigste naturligvis var, at man jo engang havde overdraget ham det omhandlede Arbeide.

Han havde, ganske ligesom jeg, som forhenværende Embedsmand ved de sjællandske Jernbaner siddet saa tæt ved den Gryde, hvori saadanne Fraser som „man finder ikke Anledning til“, „man beklager, at man ikke seer sig istand til“, „man savner Bemyndigelse til“, laves, og vidste, at disse Fraser ere de bureaukratiske Formler for, at man ikke vil, og at disse Formler vælges, fordi de saa rart fritage Bureaukraten for at give Grunde. Han følte sig derfor alt andet end imponeret af denne Mangel paa Evne til at finde „Anledning“; der var tvertimod noget besynderligt Burlesk for ham i, at

Hr. Tegner, der vistnok langt senere end han har stiftet Bekjendtskab med Bureaukratiet og dets Floskler, kunde antage, at han skulde føle sig ganske afviist og afspærret ved hans „Anledning“.

*

*

*

En Orm, hvoraf Generaldirectoratet uophørligt plages, er Lysten til alle Slags Forandringer og Flytninger. Det er ikke alene Reglementer, Instruxer og Bestemmelser i enhver Retning, der ideligt ere underkastede Omkalfatring, ogsaa med Anlæg og Bygninger tumles der paa det kraftigste. Jeg skal ikke her tale om Dobbeltspor; jo flere saadanne der findes, jo bedre; det vilde være overordenlig behageligt, om alle Baner havde dobbelt Spor, saa at modgaaende Tog kørte hver paa sit Spor, hverved Sikkerheden for de Reisende jo betydeligt vilde forøges. Men man maa jo indskrænke sig af Hensyn til Bekostningen. Det har man da ogsaa gjort. Af Dobbeltspor er der paa Sjælland under Generaldirectoratet kun lagt Sporet fra Hellerup til Holte, ca. 1½ Mil. Derimod gaaer det saa meget livligere til med Bygninger. Holte og Qvistgaard Stationer ombygges, Lyngby og Viborg Stationer nedrives og flyttes, paa Ringsted Station borttages Hallen samtidigt med, at selve Stationen ogsaa forandres o. s. v. *)

*) I den allerseneste Tid begynder det at true med Flytningsattentater paa ikke mindre end 3 Stationer til, idet Indenrigsministeren og Generaldirecteuren paa en „Inspectionstour“ i Jylland have udpeget Aalborg, Svendstrup og Randers Stationer som trængende til indgribende Forandringer. Er det nu ogsaa absolut nødvendigt? Man har, efter hvad der tidligere er foregaaet paa Flytningsomraadet (jvf. navnlig de umiddelbart følgende Bemærkninger om Helsingør Station) Lov til at stille sig noget tvivlende til dette Spørgsmaal.

Den meest storartede af alle de foretagne Forandringer er dog Nedrivningen af den gamle Helsingør Station og Opførelsen af en ny, der er et reent Palais, i Stedet. Der kan neppe tænkes noget Latterligere end denne broutende Bygning med to lange Sidefløie lige opad den lille beskedne By, som, før den blev skjæmmet af dette Monstrum, var en af de hyggeligste danske Provindsbyer, vel noget lilleputtisk af Bygninger i Sidegaderne og maaskee mindre heldigt anlagt i sanitær Henseende, men uden al Tendens til at skabe sig eller gjøre sig vigtigere, end den er. Selve Københavns Hovedstation er en Bondestation i Sammenligning med det Helsingørske Slot. Hvad maa dog en udenlandsk Tourist tænke, naar han, efter at være rumlet ind paa denne Station og være bleven greben af Ærefrygt overfor den lange Indkjørsel, de dobbelte Perroner og de dobbelte Trapper med det imponerende Antal Trin, ad hvilke de ankommende og afgaaende Reisende passere fra og til Stationen, gaaer en Tour ud i den lille, skikkelige By? Dette Anlæg, der naturligvis har det Øiemed at imponere de gjennemgaaende Reisende, der, efter den svenske Vestkystbanes Anlæg gaae over Helsingør og Helsingborg, har vistnok, incl. Expropriation, kostet op imod en Million Kroner, ja maaskee mere, ene og alene for at hævde Nationens Honneur. For at opnaae dette Øiemed har man ligefrem gjort Helsingør By latterlig og desuden fuldstændigt ødelagt den smukke og idylliske Avenue til Byen fra den gamle Strandvei. Villa Augusta, Consul Unnas Haver og Hus, og omliggende Eiendomme med Haver, en Deel af Doctor Hansens Anlæg, en Deel af Skydebanens Have og af de af Strandgadens Haver, der gik ud til Sundet, maatte sløifes for denne sindssvage

Stations Skyld. Helsingør By var prostitueret for lange Tider. Det Palladsagtige i Stationens Ydre er holdt ogsaa ved den indre Udstyring af Localerne. Ventesalene ere i middelalderlig eller gammelnordisk Stil med høie Paneler, stilfulde Borde og høiryggede Stole, de kongelige Ventesale naturligvis med et Tillæg af Prunk, der skal være saa paafaldende, at endog Hs. Majestæt Kongen skal have følt sig ubehageligt berørt deraf og ikke ønsker at benytte dem. Og hvor ynkeligt tager saa dog ikke dette Stykke moderne Makværk sig ud ved Siden af det nærliggende, i sin gamle, men noble Stil imponerende Kronborg!

Den nylig aabnede Kystbanes Stationer siges at være udstyrede i lignende gammel Stil, naturligvis dog i mindre Maalestok. Det skulde dog synes, som om Overskudet af Statsbanernes Drift er gaaet saa langt ned — navnlig ved, som foran bemærket, at være blevet til Underskud —, at der ikke er „Anledning“ til at flotte sig særligt. Hvad skal man overhovedet med Arkitektur i Jernbanebygninger? Naar de blot opfylde Øiemedet i indre Indretning med de til Expeditionen af de Reisende og af Gods fornødne Localer, bør der ikke stilles andre Fordringer til den ydre Udstyring, end at den ikke ligefrem støder Øiet eller er absolut gnieragtig. Til Landstationerne kunde man vælge den Stil, hvori en almindelig god Herregaards Hovedbygning er opført, og ved Byerne burde Stilen saa meget som muligt slutte sig til hvad der karakteriserer den paa-gjældende By. Alt, hvad der gaaer ud over dette Maal, er overflødig.

Flytningsmanien indskrænker sig ikke alene til de egentlige Jernbaneanlæg og Stationerne. Den har ogsaa

angrebet Administrationslocalerne. Paa Trapperne i Hovedcontoirbygningen i Helgolandsgade kan man hvert Øieblik møde Karle i Skjorteærmer, der svede ved at flytte store Skabe, Reoler og lange Skriveborde fra et Contoir ovenpaa eller underneden, der nu skal være underneden eller ovenpaa. Der er ikke eet Contoir her, der nu er paa samme Sted som i October 1885, undtagen Kasserer- og Bogholdercontoiret, der for Publikums Skyld jo ikke godt kunne være andre Steder end i Stuen, og Generaldirecteursens flot monterede Localer paa 1ste Sal.

Om Hovedcontoirerne paa selve Kjøbenhavns Bane-
gaard gjælder omtrent det Samme. Ogsaa her instal-
leres de forskjellige Contoirer hyppigt i andre Localiteter.

III.

Her meddeles forskjellige Smaatræk af Administra-
tionens Historie, som ikke ret vel lade sig indordne
under almindeligere Betragtninger, men som dog ikke
bør forbigaaes, da de hver for sig give gode Bidrag til
Administrationens Charakteristik:

Efter Reglement for Frikjørsel paa de sjællandske
Baner af 1. Februar 1877 kunde Embedsmænd under
de sjællandske Jernbaner, naar de pensioneredes, ikke
faae ubegrændset Frikjørsel paa Klampenborgbanen, men
Rothe havde dog i sin Tid tilladt, at de, ligesom de fast
ansatte Embedsmænd, fik „et efter Forholdene afpasset“
Antal Fribilletter paa denne Bane, uden at disse med-
regnedes i de indrømmede 24 Billetter aarligt. Dette

vedblev at gaae efter 1885, indtil der — i 88 eller 89 — kom en Resolution fra Generaldirectoratet, hvorefter kun de, der vare afgaaede med Pension forud for Resolutionens Dato, havde Lov at kjøre frit paa Klampenborghanen udover de 24 Billetter. Disse 24 Billetter for de Paagjældende med deres Familier regnedes som to maanedligt, og de i een Maaned ikke benyttede Fribilletter kunde benyttes i en følgende Maaned, hvilket i Praxis førte til, at man kun brugte 18 Billetter, da Faa reiste i Tiden fra 1. October til 31. December. Nu skete det Mærkelige, at denne Frikjørselsret udvidedes under Generaldirectoratet, men dette var da heller ikke efter dettes Resolution eller med dettes Vidende; det var igjennem Revisionen, at det skete. Det tillodes nemlig at benytte de 24 Billetter naarsomhelst, altsaa f. Ex. alle 24 i Sommerens Løb. Men i 1895 opdagedes denne Græsselighed af høiere Vedkommende, og nu bestemtes det da paany, at man kun kan faa de Fribilletter, man har opsparet, men ikke tage Forskud paa dem. Frem og tilbage er en lang Vei, Landsmand! — Efterat der ved Lov af 12. April 1892 var etableret en „1ste Lønningsklasse“ udelukkende for d'Hrr. Committerede og Forvaltningschefer (ialt 5 à 6 Personer) udkom yderligere en Resolution af 11. August 1896, der forbyder Familier af Embedsmænd saavel som Pensionerede, der høre eller have hørt til 2den Lønningsklasse, at kjøre i samme Vognklasse som Familiefaderen, der tidligere havde Ret til at kjøre i 1ste Klasse saavel som Familiens Medlemmer. Familiefaderen beholdt derimod Retten til 1ste Klasse. Naar altsaa en Embedsmand eller Pensioneret af 2den Lønningsklasse vil gjøre en Udflugt paa Banerne med sin

Familie, kan han ikke kjøre sammen med denne uden at opgive sin Ret til Kjørsel i 1ste Vognklasse, hvad han derfor naturligvis altid gjør. Dette er saameget mere barnagtigt, som Pladserne i 2den Vognklasse, der er langt stærkere benyttet end 1ste (1894—95 over 20 Gange saa stærkt) herved optages for betalende Reisende, medens der i Regelen er god Plads i 1ste Vognklasse. Men denne Ulempe bliver muligvis meer end opveiet ved, at de 5 à 6 høie Familier af 1ste Lønningsklasse nu ere fri for at komme i Berørelse med de simplere Familier af 2den Lønningsklasse.

For en Deel Aar siden, før Statsbanernes Sammenlutning, sendtes en yngre Mand, Medlem af et bekendt kjøbenhavnsk Handelsfirma, over til Aarhus for at overtage Bestyrelsen af en Filial af Firmaet. Han levede paa en større Fod og gav større Middage, hvorved han bl. a. ogsaa havde den Ære at see høiere og høieste Jernbaneembedsmænd. Men det gik tilbage for ham, og han blev nu ansat ved Banerne, hvor han snart avancerede til Fuldmægtig. Da han havde en klækkelig Capital staaende i Overformynderiet, fritoges han for at svare Bidrag til den jydsk-fyenske Selvpensioneringskasse. Capitalen i Overformynderiet svandt nok imidlertid ind, og han tog tilsidst sin Afsked fra Banerne, jeg veed ikke, af hvilken Grund. Han afgik med Pension trods en ikke meget lang Tjenestetid, og uagtet han, som sagt, ikke havde betalt Pensionskassebidrag.

F. Møller, Trafikchef i Jylland-Fyen siden de første jydsk Baners Anlæg, tillod sig ifjor at gjøre Modforestillinger til Generaldirectoratet, da dette ved en Leilighed constituerede en Stationsforstander som Trafik-inspecteur i hans Distrikt uden at conferere med Møller forud eller endog blot underrette ham derom. Møller erfarede det ved nogle Dispositioner, der bleve truffne af den Constituerede, hvem han da telegrafisk spurgte om hans Bemyndigelse. Men hvilken Insubordination at gaae i Rette med Generaldirectoratet! Møller var over 70 Aar, og man kunde altsaa give ham Afsked paa Grund af „Alder og Svaghed“. Han fik den.

Medens jeg endnu var ansat ved Banerne, havde jeg indsendt en Artikel til det i Stockholm udkommende skandinaviske „Jernbanebladet“, betitlet „Interieurer fra Tiden før Anlægget af Kjøbenhavn-Roskildebanen“, i det Væsentlige baseret paa gamle trykte Generalforsamlingsakter, som jeg ved en Oprydning i 1856 havde fundet mellem endeel gammelt Skrammel i Arkivlageret og reddet fra Undergang. Artiklen angik Forholdene i Bestyrelsen, da Skram var i Hamborg i 1845 for at bidrage til Tegning af Actier i Korsørbanen, og var af saamegen historisk og virkelig Interesse, at den maatte synes særligt at egne sig til Optagelse i et Jernbaneblad for Norden. Jeg meente dog forud at maatte indhente Generaldirectoratets Samtykke til at indsende Artiklen til Bladet, da det jo nu var Statsbanernes Arkiv, jeg havde benyttet. Nogen Tid efter meddelte Ingenieur Fredericia, der dengang var Jernbanebladets Secretair for Danmark, mig, at Generaldirecteuren havde tilskrevet

ham, at det forekom ham, min Artikel „ikke ret passede for det skandinaviske Jernbaneblad“. Jeg fornåm i denne Udtalelse vel Tegner-Esaus Hænder, men Røsten var Buchheister-Jacobs, thi jeg vidste, at Buchheister var Raadgiver, og at han altid har sit Nei parat, naar det ikke er ham særligt velbehagelige Personer, hvorum der var Tale. Jeg svarede øieblikkeligt Fridericia, at jeg fuldkomment ligesaagodt som Generaldirecteuren var istand til at bedømme et saa simpelt Spørgsmaal, at, naar den paagjældende Artikel ikke passede for Bladet, var der overhovedet Intet, der passede for det, og at der slet ingen Ventilation behøvedes herom. En af Forvaltningscheferne, hvem jeg fortalte Historien, forundrede sig derover og lovede at tale med Generaldirecteuren. Artiklen blev optagen i Bladet, og det synes altsaa, som om Hr. Buchheister, mærkeligt nok, havde tabt, idet Generaldirecteuren formodentlig har ladet sig overbevise af de Grunde, han havde hørt sidst.

Her er en anden lille Historie, som maaskee nok saa tydeligt som den foregaaende viser, hvor forsigtig Generaldirecteur Tegner er, naar det gjælder at resolve, selv i den ubetydeligste Sag. I Efteraaret 1894 ønskede jeg at gjøre en Reise til Hamborg og, for muligt at faae fri Reise mellem Kiel og Hamborg, henvendte jeg mig paa Generaldirecteurens Contoir med Udkast til en Attest, som jeg selv havde affattet paa Tydsk (jeg kan nemlig baade der, du, das, unterbrechen m. m.) saaledes, som jeg havde tænkt mig den. Generaldirecteuren var ikke tilstede, men hans Privatsecretær lovede at sende mig Attesten næste Dag. Jeg fik den ogsaa, men den var affattet paa Dansk. Saa gik jeg

atter til Generaldirecteuren, hvem jeg nu traf personlig, og bad om at faae Attesten skreven paa Tydsk. Nu forefaldt følgende Samtale:

Generaldir.: Ja jeg troer ikke, vi meer udfærdiger Attester i fremmede Sprog.

Jeg: Det var mærkeligt. I gamle Dage kunde man faae Attester baade paa Tydsk, Fransk og Engelsk.

Generaldir.: Ja, i gamle Dage var vist Alting bedre end nu.

Jeg: Maaskee.

Generaldir.: Men De kan jo indgive et Andragende derom, saa skal jeg spørge ad.

Jeg: Nei, naar Generaldirecteuren skal spørge ad, saa renoncerer jeg.

Hermed endte Samtalen. Jeg indsendte naturligvis ikke noget Andragende. Det havde dog været altfor besynderligt. Og jeg vidste desuden, at den, der vilde blive „spurgt ad“, var Hr. Stahlschmidt, der med Hensyn til Ja eller Nei paa Andragender er stillet ganske paa samme Maade som Hr. Buchheister. Forskjellige Omstændigheder kom imidlertid i Veien og forhindrede mig i at foretage Reisen, og jeg kunde saaledes undvære Attesten*).

Der afholdtes for nogle Aar siden en Jernbanecongres i St. Petersborg. Jeg erindrer ikke, hvilke

*) Jeg skal her iøvrigt bemærke, at man, hvad jeg ikke erindrede under ovenstaaende Samtale, selvfølgelig er nødt til at udstede Attester i et af de 3 Cultursprog, naar man f. Ex. sender en Embedsmand til Udlandet paa en Instructionsreise, hvor han vil have at henvende sig til forskjellige Autoriteter for at faae Lov til at bese, hvad der maatte være ham af Interesse.

Spørgsmaal det var, der vare bestemte til Drøftelse paa denne, men det kan jo neppe have været andre end saadanne, som vedkom den internationale Trafik. Der var, naturligvis efter Forslag af Generaldirectoratet, paa Budgettet bevilget 6000 Kr. til nogle overordnede Embedsmænds Deltagelse i Congressen. Paa samme Tid, som denne skulde afholdes, var der imidlertid udbrudt Cholera i St. Petersborg. Generaldirecteuren, der, saavidt erindres, nylig var hjemvendt fra en af sine aarlige Badekure i Karlsbad, erklærede overfor de nævnte høiere Embedsmænd, at han ikke vilde give Møde paa Congressen, om fordi han endnu, efter endt Badekur, følte sig for anstrengt, eller han havde andre Forhindringer, vides ikke. Han ønskede ialfald ikke at underkastes de Quarantainebesværligheder, der vilde møde Deltagerne, naar de, efter Besøget i St. Petersborg, vendte tilbage til Danmark. Under disse Omstændigheder opgav de paagjældende høiere Embedsmænd ogsaa at deltage. Det traf sig imidlertid, førend Congressen skulde afholdes, at Generaldirecteuren enten følte sig stærk nok til nu at deltage, eller at de mulige andre Forhindringer, der havde stillet sig i Veien for hans Deltagelse, lykkeligt vare blevne fjernede, og han besluttede sig da til at reise. Samme Dag, Reisen skulde tiltrædes, blev da Buchheister anmodet om at repræsentere Generaldirecteuren i hans Fraværelse, og Generaldirecteuren afreiste til Congressen, ledsaget af daværende Overingenieur for Baneafdelingen Bayer. Om disse tvende Banelegemsmænds Deltagelse i en Congress, der slet ikke beskæftigede sig med Banelegemsspørgsmaal, egentlig har været af nogen Betydning, kan vel antages for tvivlsomt, men heldigt var

det jo, at Danmark blev repræsenteret ved denne Leilighed, om det end kun var ved Middagene og de øvrige selskabelige Sammenkomster. Paa Taxt- og Trafikspørgsmaal forstod de danske Deltagere sig jo ikke, og jeg veed ikke, om de, selv om de havde forstaaet sig herpaa, vare det franske Sprog saa mægtige, at de havde kunnet gjøre deres eventuelle Tanker gjældende.

Et Par Tariferingsfiffigheder, der indførtes samtidigt med den nylig stedfundne Forandring af Taxter, fortjene at omtales:

De Reisende havde tidligere, ja saalænge Jernbaner have existeret i Danmark, havt 50 R Reisegods frit. Dette Maximum blev nedsat til 40 R, maaskee i den Tanke at bøde lidt paa de Fragnedsættelser, der vare foretagne paa andre Punkter. Om dette Øiemed er opnaaet, er ialfald vistnok tvivlsomt. De Reisende, der jo ikke holde af at betale for Overvægt, have vistnok hurtigt lært at lempe sig efter Forholdene og i de fleste Tilfælde at holde sig indenfor det nye Maximum.

Afsendere af Gods havde, med samme Aarrækkes Hævd, havt Ret til fri Retourforsendelse af Gods-emballage, der indenfor et vist forudgaaende Tidsrum havde været benyttet til Forsendelse af fragtbetalende Gods. Denne Ret bortfaldt ved den nye Tarifiering, idet der sattes en særlig Taxt for retournerende tom Emballage, der derhos er indrettet med saamegen Omsigt, at man i visse Tilfælde kan komme til at betale mere for en mindre end for en større Forsendelse. Saaledes befordres Kasser og Flaskekurve, hælt fyldte

med brugte, tomme Flasker af indtil 1 Pots Indhold som Fragtstykgoods til følgende Taxter pr. 100 Kilogram:

for Afstande paa 1—30 Km. 12 Øre

— — — 31—60 — 16 —

O. S. V.

og da Mindstefragten for al anden brugt Emballage er 30 Øre for hver Fragtbrevssending, følger deraf den Mærkelighed, at en Kasse, fyldt med 60 tomme Flasker, der veier ca. 200 P , befordres Retour f. Ex. fra Borup til Kjøbenhavn for 16 Øre, medens en tom Kasse af 10 P Vægt og $\frac{1}{5}$ mindre Omfang koster 30 Øre.

Det er bekjendt af indsendte Artikler til forskellige Hovedstadsblade i den allerseneste Tid, at de nys indførte billigere Persontaxter i flere Tilfælde stille sig billigere end Rundreisebilletter paa den tilsvarende Route, medens sidstnævnte Billetter jo principmæssigt burde være billigere end hine. Man har nemlig glemt at omarbeide Taxterne for Rundreiser. Af en Erklæring fra Generaldirecteuren i Berl. Tidende af 17. August seer man, at en saadan Omarbeidelse nu vil skee, men de nye Rundreisetaxter kunne dog ikke ventes færdige før til — 1. Mai 1898! — Hvortil bruger man egentlig de 168 Assistenten i Generaldirectoratets Con-toirer?

I denne Forbindelse kan det passende nævnes, at man har fratabet de skikkelige Skovshovedkoner den Begunstigelse, de i mange Aar havde ved, at der gaves dem fri Forsendelse af deres Fiskekurve paa Klampenborgbanen, naar de selv medfulgte. Nu skal der betales for disse Fiskekurve. Banerne skulle dog ikke have erhvervet nogen væsentlig Indtægt af denne Be-

fordring, idet Fiskerkonerne nu benytte den tidligere Befordring ad Strandveien som i de gode gamle Dage.

I sin Tid indrømmede Rothe det Personale, der gjorde Tjeneste paa Locomotiverne ved Vintertid (naar Thermometret stod under et vist Punkt under Frysepunktet), et Krus varmt Øl og en forsvarlig „Rundenom“ med Paalæg af Ost eller salt Kjød, der leveredes dem paa Maskinen under Opholdet paa Mellemstationerne, f. Ex. i Ringsted ved Korsørtogene o. s. v. Denne smukke Tanke vurderedes høit af Maskinpersonalet som et Bevis paa den administrerende Directeurs Sympathi med dem og deres strenge Tjeneste. Et saadant lille Træk knytter ofte Personalet mere til Bestyrelsen, end man skulde tro, og dette kan jo ikke være andet end absolut gavnligt for Tjenesten. I Sammenligning hermed er den Smule Udgift, der medgaaer til denne Bespisning, for Intet at regne. Men denne Foranstaltning var jo altfor sjællandsk til at finde Naade for det nye Generaldirectorats Øine, og blev altsaa ophævet, jeg troer allerede under Etatsraad Holst.

I denne Forbindelse kan det være morsomt at mindes et lille Træk fra 27. Juni d. A., Halvhundredaarsdagen for Aabningen af den første Jernbane i Kongeriget, Banen fra Kjøbenhavn til Roskilde, der jo nu er et Stykke Statsbane, men har den Feil at ligge paa Sjælland. I denne Jubilæernes Tid kunde der vel nok have været „Anledning“ til at høitideligholde denne Dag, der jo maa ansees for betydningsfuld i de danske Jernbaners Historie, ved en eller anden passende Festlighed. Men der skete — Ingenting! Der blev kun

heist et Par Flag foran Kjøbenhavns Hovedstation og, hvis jeg ikke husker feil, kom de først op, efterat Morgenbladene havde gjort Bemærkning om, at der ikke var berammet nogen Høitidelighed til Dagen. Men den rette Dag til at jubilere kommer først 3. September 1912, thi den første jydsk Jernbane aabnedes 3. September 1862. — Saa maa der være et større Knald.

Ved det sjællandske Jernbanepersonales Sygekasse, hvis Formand er fhv. Procurator, Contoirchef Stahlschmidt, har man i de senere Aar indført, at hver Interessent skal forsynes med et Sygekaart for at legitimere sig som sygekasseberettiget overfor Kassens Læger, der jo ikke kunne kjende alle de Hansen'er, Petersen'er, Larsen'er o. s. v., der udgjøre Hovedmassen af Interessenterne. Herimod er Intet at indvende. Men man afkræver Interessenterne en Betaling af 50 Øre for hvert Sygekaart. Dette er uanstændigt. Det er maaskee for at hjælpe lidt paa Kassens Status, der er gaaet væsentligt tilbage, efterat afdøde Afdelingschef F. E. Petersen, for at gjøre sig populær, fik sat igjennem, at samtlige Arbeidere ved Jernbanerne, uden Begrændsning, optoges som Interessenter. Men selv dette Statushensyn kan ikke forsvare Foranstaltningen.

Landstingsmand Villars Lunn, Eier af Knabstrupgaarden, androg i sin Tid Generaldirectoratet om, at Knabstrup Holdeplads, der da kun benyttedes til Forsendelse af Gods, især Teglværksprodukter, til og fra selve Knabstrupgaard, maatte blive udvidet til at om-

fatte almindeligt Billetsalg til enkelte Tog. General-directoratet vilde kun gaae ind herpaa, naar Hr. Lunn selv vilde afholde de hermed forbundne Udgifter. Hr. Lunn, der meente, at Fragtforsendelserne til og fra Holdepladsen nok gav Banerne saa megen Indtægt, at de kunde overtage den ubetydelige Udgift, denne Foranstaltning krævede, vægrede sig herved. Nogen Tid efter tilbød Generaldirectoratet at oprette Billetsalget og selv at afholde Udgifterne. Til Belysning af dette Tilbud er det instructivt at vide, at Hr. Lunn da nylig var bleven Medlem af Landstinget. Hr. L. erklærede hertil, at man for hans Skyld ikke skulde gjøre sig Uleilighed. Nu er Knabstrup imidlertid ligestillet med de andre mindre Stationer paa Nordvest-banen og anløbes af alle Persontog undtagen Exprestoget. Det synes altsaa, at det er Landstingsmand Lunn, hvem Knabstrup-Trafikanterne egentlig have at takke for denne Forandring.

IV.

Modsatte Aarsager kunne undertiden have omvendt modsatte Virkninger. Hvad man i daglig Tale kalder mindre godt Veir kan f. Ex. ofte give god Grøde, medens hvad der i almindelig Sprogbrug hedder godt Veir kan være til ligefrem Skade for Grøden. Noget Tilsvarende seer man ved en Sammenligning af Administrationen før og efter Sammenslutningen af de danske Statsbaner. Etatsraad Rothe med sin fornemme Tørhed var ikke just en umiddelbart tiltalende Personlighed. Men han

var en udmærket Forretningsmand og Administrator og arbeidsom til det Yderste, og han interesserede sig saa levende for de Baner, han bestyrede og for Alt, hvad der vedkom dem, at han saa at sige ikke tænkte paa Andet. Han omfattede alle Dele af Jernbanevæsenet med lige Opmærksomhed og var fuldkomment hjemme i dem alle. Det Arbeide, han præsterede i Tiden før Korsørbanens Aabning, var reentud kolossalt. Alle fornødne Instruxer og Reglementer forfattede han selv, til alle Regnskabspapirer gjorde han selv Udkast, til Togenes Gang, Maskinernes og Personalets Tjeneste traf han selv de fornødne Dispositioner, han udarbejdede Befordringsreglementet og Taxterne saavelsom Instruxerne for Person- og Godsexpeditionen og for hver enkelt Klasse af Functionærer. I flere Aar efter Korsørbanens Aabning var han sin egen Overdriftsinspecteur, indtil han endelig — hvis jeg ikke tager feil, var det dog først ved Klampenborgbanens Aabning i 1863 — beqvemmede sig til at oprette et Embede for denne Virksomhed. Ved hyppige Inspectionsreiser paa Banerne holdt han sig altid à jour med Forholdene, og hvert Aar foretog han, ledsaget af de øvrige Medlemmer af Directionen og af Overbaneingenieuren, sin saakaldte Forarsinspection af Banerne og Stationerne, ved hvilken Leilighed han var inde i ethvert Banevogterhus og paa enhver Station for at see, hvilke Fornylsesarbejder der trængtes til, hvorom han personlig gjorde sine Notitser, som han derefter samlede og lod reenskrive i Secretariatet, hvorefter de tilsendtes Overbaneingenieuren til lagttagelse. Han tog, som sagt, jevnlig ud paa Banerne; der var hyppigt Et eller Andet, han ønskede at undersøge ved Selvsyn. Og naar der i nogen Tid ikke havde været

noget Særligt, der opfordrede ham, reiste han for at „vise Flaget“. Var der Driftsstandsning paa Grund af Snefald, da var han ikke god at komme nær. Han var ikke langt fra at betragte det som en Uforsømmethed af Naturmagterne, at de vovede at spærre Banerne. Da trak han Vandstøvlerne paa og var personlig tilstede paa de værste Steder, og der er ingen Tvivl om, at der ikke er blevet sovet over Rydningsarbejderne i hans Nærværelse. Han var derfor kjendt af enhver over- og underordnet Functionær ved Banerne; de vidste, at, naar de gjorde deres Pligt, var Ingen dem mere vel-sindet end Rothe, men at han, i Tilfælde af nogen Pligtforsømmelse eller Uorden, ogsaa var den strenge Dommer, der dog forresten ofte lod Naade gaae for Ret. Jeg erindrer ikke i alle de 23 Aar, jeg dagligt arbejdede under ham, een eneste uretfærdig Embedsbesættelse eller Afskedigelse under hans Regimente, thi han ønskede at øve Retfærdighed og var som oftest heldig til at ramme den. Han havde derfor i Virkeligheden hele Personalets Sympathi, og ganske betegnende herfor er det, at de indbyrdes kaldte ham „Fa'er“. Det vilde sige, at de kunde lide ham og vidste, at han vilde dem vel, men at han heller ikke var til at spøge med i paakommende Tilfælde.

Hans Eftermænd vare af en nyere Skole. Etatsraad Holst var en ret jevn Mand, som man kunde tale med som Menneske med Menneske, men han holdt sig paa sit Contoir, og kun de høieste og nogle af de høiere Embedsmænd kjendte ham. Han viste sig meget sjeldent paa Banerne, men administrerede igjennem de overordnede Embedsmænd fra Contoirerne med Pen og Blæk. Det Samme er Tilfældet med den nuværende

Generaldirecteur, der er en meget elskværdig Mand i personlig Omgang. Men for dem have Jernbanerne ikke været Alt, saaledes som for Rothe. Ingen af det underordnede Personale har kjendt dem, og det Samme er vistnok Tilfældet med mange af Stationsforstanderne. De have ikke erhvervet Prædicatet „Fa'er“.

Menneskene er nu engang saadanne, at de har vanskeligt ved at begribe en blot Abstraction. At Jernbanerne bestyres af en Generaldirecteur, er ikke nok overfor Personalet; dette vil have en Person over sig, som det seer, og som det veed interesserer sig for det Foretagende, hvorved det gjør Tjeneste, og for dem, der udføre denne Tjeneste. „I gamle Dage“, da efter Generaldirecteur Tegnens Yttring (se foran S. 40) „Alting vist var bedre end nu“, identificerede Personalet Jernbanerne med Rothe. Jernbanerne var for dem Rothe, og Rothe var Jernbanerne. Sig selv betragtede den enkelte Functionær som Led i den Institution, han var stolt af at tilhøre, og stræbte at gjøre sin Pligt. Naar han gjorde det i den meer eller mindre snevre Kreds, der var ham anvist, vidste han, at han fremmede det Heles Vel paa samme Tid, som han gjorde Rothe en Tjeneste.

Denne Opfattelse af Forholdet mellem den Styrende og de Styrede kan maaskee ansees for noget naiv, men det er vist, at den ikke var til Skade for Tjenesten. Tvertimod.

Et andet Tilfælde, hvor der undertiden kan opnaaes det modsatte Resultat af, hvad man tilsigter, er paa Lovgivningens Omraade. Instruxer og Reglementer kunne jo ikke undværes; der maa være et Grundlag for Banernes Organisation. Men har man først dette,

maa man hellere arbeide hen til at lade det bestaae saa længe, det kan lade sig gjøre, end omvendt hvert Øieblik makke om paa det Bestaaende og give nye Ordre hver anden Dag. Det er dette, der skeer, og man opnaaer herved kun at gjøre Personalet sløvt overfor de idelige Ordre og Bestemmelser og betage det alt Mod til at handle paa egen Haand. Herom har jeg iøvrigt yttret mig nærmere ovenfor (S. 12—13) og skal derfor her indskrænke mig til denne korte Andydning.

*

*

*

Nogle ville maaskee mene, at det jo dog maa være en Betryggelse for Almenheden, at man har Indenrigsministeriet, idet dette Ministerium som den Jernbanerne overordnede Autoritet har at føre et Overtilsyn med disse og deres Bestyrelse. Men denne Mening beroer paa en Miskjendelse af Forholdet. Statens Baner maa jo som Alt, hvad der hører til Statsstyrelsen, indordnes under et Regjeringsdepartement, men Regjeringen kan jo i en stor Mængde Forhold ikke være i Besiddelse af den Specialkundskab som de, der have umiddelbart med de paagjældende Sager at gjøre, maa forudsættes at besidde, og maa derfor hente sine Inspirationer fra disse, hvilket i de fleste Tilfælde vil sige, at den ikke formaaer at kritisere eller bearbejde de Forslag og Indstillinger, der forelægges den fra de nærmest underordnede Autoriteter, men maa tage dem, som de gives, saa at sige sluge dem raa. Det er jo i al Administration saaledes, at Kjendskabet til Sagerne synker i samme Forhold, som man kommer op i Administrationens højere Sfærer, og naar man kommer til

Toppen af disse, træffer man der ofte kun en blot Topfigur, der Ingenting veed. Er dette Tilfældet i almindelige Forhold, gjælder det naturligvis endnu mere, hvor Talen er om Jernbanevæsenet, der fordrer speciel Fagkundskab, som ikke findes hos Ministrene eller deres Departementschefer. Jernbaneadministrationens Budget undergaaer derfor ikke og kan ikke undergaae nogen kritisk Behandling i Ministeriet, forinden det forelægges for Rigsdagen. Her er Forholdet omtrent det samme. Trods enkelte mere sagkyndige Rigsdagsmænds hæderlige Bestræbelser for at reise en Kritik er den overveiende Deel af Rigsdagen for ukyndig og for lidet interesseret for Jernbanespørgsmaal til, at denne Kritik kan sætte nogen Frugt. Behandlingen af Jernbanebudgettet paa den aarlige Finanslov er derfor hverken heel eller halv, men næsten ligesom iblinde.

Saaledes har det altid været og særligt i den Periode, hvorom der her er Tale, nemlig Tiden efter den faktiske Sammenslutning af de danske Statsbaner, 3: efter 1. Octbr. 1885. Ingen af de Ministre, under hvem disse siden da have sorteret, har derfor grebet eller kunnet gribe ind i Banernes Administration. End ikke den af Indenrigsministeren (Ingerslev) undertegnede Lov om Banernes Organisation af 12. April 1892 har han nogen Andeel i; den er naturligvis i Et og Alt affattet i Generaldirectoratet og i dettes Affattelse uforandret forelagt Rigsdagen, der kun paa enkelte Punkter foretog ikke indgribende Ændringer. Kun i een Henseende vides Indenrigsminister Ingerslev at have gjort en selvstændig Villie gjældende i Jernbaneforhold, nemlig ved at foranledige, at en stor Deel af Banernes Trykarbeide, der

tidligere var udført i Kjøbenhavn, blev overdraget Aarhus Stiftsbogtrykkeri.

V.

Bestyrelsen for de danske Statsbaner var alt andet end populær, forinden den store Ulykke ved Gjentofte Station skete d. 11. Juli d. A., men siden dette Tidspunkt har den mistet al Popularitet og er omtrent bleven hele Nationens „bête noire“. Den offentlige Mening, repræsenteret af omtrent hele Pressen (thi „Berlingske Tidende“ tæller her ikke med), vendte sig med et mærkværdigt Instinkt næsten øieblikkeligt mod Bestyrelsen og lagde det indirecte Ansvar paa denne. Det directe Ansvar faldt, som rimeligt var, paa Locomotivføreren, der selv erklærede, at han ikke itide var bleven opmærksom paa det Stopsignal, der var heist paa Gjentofte Station. Saasnart han blev opmærksom derpaa, brugte han Vacuumsbremsen, men den virkede ikke, og Haandbremserne maatte kaldes til Hjælp, men heller ikke disse forslog nu, og Ulykken var da uundgaaelig. Det var imidlertid ikke første Gang, at Vacuumsbremsen havde viist sig udygtig ved Togene. Det skal være skeet oftere før og navnlig ikke saa længe før Gjentofte-dagen i et Tog ved Slagelse, hvor en lignende Ulykke kunde være skeet, hvis der havde holdt Tog paa Stationen. Ikke længe efter 11. Juli, nemlig den 30. s. M., viste Vacuumsbremsen i Toget Kl. 9¹/₄ Aften fra Helsingør sig ligeledes udygtig til at virke. Toget, hvis Afgang fra Helsingør var forsinket ¹/₄ Time, havde kjørt for-

holdsvis langsomt fra Helsingør — og desuden med en halv Snees Minutters Ophold ved Snekkersteen og henved $\frac{1}{4}$ Times Ophold ved Fredensborg — men noget før det naaede Hillerød Station, forøgedes Farten, og Passagererne saae med Forbauselse Stationen forsvinde som et Fantom, medens Toget bruste et godt Stykke videre paa Sporet. Det er, som om onde Aander huserede paa Nordbanen siden Gjentofteulykken. Den 3. August ankommer der et Godstog til Snekkersteen, hvorpå Stationsforstanderen her ikke har modtaget nogen Meddelelse. Samtidigt ventes der et Tog fra Hillerød, og Stationsforstanderen, der heldigvis er tilstede, maa stille sig midt i Sporet og svinge med Hue og Arme for at faae Godstoget til at standse (Nationaltidende for 6. August, ikke dementeret, hverken i Almindelighed eller i Detail).

At det ved Stationerne og Togene tjenstgjørende Personale er bleven nervøst efter den forfærdelige Ulykke, kan man ikke undres over. At man paa Københavns Station, da der om Aftenen d. 11. Juli, efterat der er afgaaet et Tog med 4 Læger, som man i Hast har faaet fat i, til Ulykkesstedet, melder sig 15 Læger til Tjeneste med Anmodning om, at man vil lade dem befordre til Gjentofte for at hjælpe, erklærer, at man ikke seer sig istand til at afsende noget saadant Tog, da man ikke har Ordre, er dog en vel vidt dreven Nervøsitet og Mangel paa Conduite. Men Nervøsiteten gaaer jo forresten længere opad til Administrationens Spidser, saa at de Underordnede nok kunne have nogen Undskyldning. Thi hvad er det, der bevæger selve Generaldirecteuren med Maskinchefen til at bestige Locomotivet for et Prøvetog paa Kystbanen, inden denne

aabnes? Er det for at give Publicum Garanti for, at den nye Bane er sikker, og at der ingen Fare er for at sætte sig op og kjøre paa den, efter at de høieste administrative Jernbaneliv have løbet Risikoen? Eller er det for med deres skarptseende Blik at gjøre en sidste Opdagelse af en eller anden Mangel, der maa rettes, inden Banen med Tryghed kan overgives til Publicums Benyttelse? Eller er det ikke snarere en Nervositetens Brems, der har stukket dem, og en besyn-derlig Nemesis, der faaer dem til at indlade sig paa denne Færd? De kunne jo ikke antages at forstaae sig paa Locomotivføring, Generaldirecteuren ialfald slet ikke, Maskinchefen vel nok theoretisk, men ialfald ikke praktisk; dertil hører der en Routine, som han jo ikke er i Besiddelse af.

Nu skete der det overordenlig Morsomme med dette Tog — morsomt, da der ikke opstod nogen Ulykke; ellers kunde det være blevet tragisk nok —, at Toget, da det kom til Snekkersteen, kjørte ind paa Holde-pladsen, uagtet der var heist Stopsignal, og kjørte et Sporskifte itu, inden det blev bragt til Standsning, hvorefter en Deel af Toget holdt over det Spor, der skulde befares af et Tog fra Hillerød, der lige var i Vente. Der var paa Stationen givet Signal for frit Spor for Hillerødtoget, men heldigvis har Locomotiv-føreren for dette Tog, G. Johansen, trods Signalet, Aandsnærværelse nok til at standse, da han seer, at han ved at kjøre videre vil kjøre imod Administrations-toget, der saaledes fik Tid til at rykke tilbage, og der skete da heldigvis ingen Ulykke her.

Det samme Administrationstog skal fremdeles paa Tilbagekjørselen til Kjøbenhavn atter have undladt at

respectere et Stopsignal, altsaa, et Tog, der føres af to af Administrationens Spidser, gjør sig paa Ud- og Hjemtour to Gange skyldigt i den samme Feil som Locomotivføreren for det Tog, der foraarsagede Ulykken ved Gjentofte, og det ovenikjøbet paa nok saa flagrant Maade, idet Administrationstoget ikke ænsede Stopsignalet, medens Locomotivføreren dog ænsede det, men ulykkeligvis for seent. Og det var navnlig disse selvsamme Mænd, der skulde være Dommere over Føreren for Toget den 11. Juli Aften.

Hertil knytter sig atter en morsom Episode med en Medarbejder ved „Politiken“, der henvendte sig i Maskinafdelingen for at søge nærmere Oplysning om denne Affære. Han traf ikke Maskinchefen her, da denne var i Generaldirectoratet, hvor der netop var Conference om Sagen, og bad nu Maskinchefen om at yttre sig om denne, men Hr. Busse henviste til et „Dementi“, som om et Øieblik vilde blive ham overleveret fra Generaldirecteuren. Kort efter overrakte Contoirchef Rimestad „Politikens“ Medarbejder dette Dementi, der gik ud paa, at Iltoget fra Hillerød ikke ved den omhandlede Leilighed holdt paa Snekkersteen Holdeplads (hvad Ingen nogetsteds havde paastaaet), men at det først kom 5 à 6 Min. efter Prøvetoget. — Man vil see, at dette stemmer med den her ovenfor givne Fremstilling, men at Faren var til Stede alligevel. — Paa Hr. Rimestads Forespørgsel, om denne Erklæring ikke fandtes fuldt ud tilfredsstillende, svarede „Politikens“ Medarbejder fuldkomment rigtigt Nei og bad om nærmere Oplysning om, hvorledes det forholdt sig med, at man ikke havde respecteret Stopsignalet, og med det itukjørte Sporskifte. Hertil svarede Hr. Rimestad med de be-

kjendte Ord, der vistnok ville faae en vidtrækkende Anvendelse i Fremtidens officielle Fraseologi: „General-directoratet ønsker ikke at dementere i Detailler“. Det vil sige, at man dementerer ikke det, det netop kommer an paa, men noget Andet ved Siden af, hen i Veiret. Men det, man „ikke ønskede at dementere“, blev altsaa netop herved slaaet fast.

Denne Episode bliver saa meget morsommere, naar man tager i Betragtning, i hvilket Forhold Hr. Contoirchef Rimestad som Statsbaneembedsmand staaer til Sager af den Natur. Hr. Rimestad er Chef for et Contoir, der har Navn af „Tarifcontoiret“, hvor Sager angaaende Tilbagebetaling af for meget erlagt Passageer eller Godsfragt behandles, og som derhos har at gjøre med Beregning af Taxter, naar der makkes om paa disse. Man maa da nok spørge, hvad den omhandlede Sag egentlig kommer Hr. Rimestad ved, om han trænger sig paa Generaldirectoratet som ukaldet Raadgiver, fordi han ikke kan glemme, at han engang har været Secretair ved de jydsk-fyenske Statsbaners Bestyrelse, eller om det er Generaldirectoratet, der søger ham som „klog Mand“, hvis Mening det nok er værdt at høre. Senere møder Hr. Rimestad frem i „Berl. Tid.“ med en beroligende Artikel om den overordenlige Sikkerhed, der er forbunden med at kjøre paa Jernbanerne. Hr. Rimestad har det Tilfælde, at han undertiden optræder som Alvorsmand i Berlingske med Artikler om Gjenstande, der i Regelen henhøre ligesaa lidt under hans Embedsomraade som den nævnte Artikel, og den Formel, han særligt ynder at benytte for at motivere sin Optræden paa Arenaen, pleier da at være: „Jeg kan meddele“ o. s. v. Med Hensyn til Sikkerheden ved

Jernbanekjørsel kan han nu, som sagt, meddele, at den er saa overordenlig, at det ikke er langt fra, at, naar man ønsker ret at bevare sit Liv, skal man bare kjøre paa Jernbane. Jeg husker ikke, i hvormange hundrede Aar det er, at der er kjørt Masser af Millioner Mennesker paa Banerne, uden at mere end et reent forsvindende Antal har mistet Livet. Hans Artikel staaer saameget mere til Troende, som han hverken har modtaget „Opfordring“ eller „Anmodning“ fra General-directoratet om at skrive den. Dette udelukker jo rigtignok ikke, at han dog har maattet erhverve Generaldirectoratets Tilladelse til at indsende Artiklen, thi uden saadan høiere Tilladelse følger det af sig selv, at en underordnet Embedsmand ikke paa egen Haand kan give sin Visdom offentligt tilbedste. Men dette er jo her af mindre Betydning. Hovedsagen er, at de stakkels ængstelige Publikummere, der er aldeles raa i Jernbanefaget, blive beroligede og kjøre væk som hidtil. Men hvad troer Hr. Rimestad, at de Efterladte efter de Forulykkede paa Gjentofte Station eller de ved Ulykken Lemlæstede ville sige til hans Statistik? Mon det er dem til nogen Trøst, at der af 100 Millioner Reisende i 10 Aar, eller hvormeget det er, kun er en halv Snees Stykker, der miste Livet? Ved den Confusion, der nu synes at raade paa den nordsjællandske Bane, kan man jo godt belave sig paa, at der i Løbet af en Maanedstid eller to — det Gud forbyde! — kan skee en lige saa stor Ulykke som paa Gjentofte Station den 11. Juli, og hvor bliver saa Hr. Rimestad af med sin Statistik?

Leilighedsvis erklærer Hr. Rimestad i samme Artikel, at han er „stolt“ af at tilhøre Statsbaneinstitutionen. Denne Stolthed er det, navnlig i disse Tider, vanskeligt

at forklare ud fra almindelige psykologiske Betragtninger. Men — „Jedermann seine Lust!“ sa' Strudsen, han aad en Skjeppe Firtomsom.

De ved Gjentofteulykken assisterende Læger, 3: de, der tilfældigvis var i de sammenstødende Tog, plus de 4 Læger, der afgik med Tog fra Kjøbenhavns Station to Timer efter Ulykken, og de 15, der havde tilbudt sig, men ikke bleve befordrede, fandt Generaldirectoratet ikke paa at takke for den Hjælp, de havde ydet eller været villige til at yde, og for den Resoluthed, hvormed de havde taget Affære, førend man i Bladene gjorde opmærksom paa, hvor upassende det var at undlade dette. Saa kom Takken endelig dumpende en otte Dages Tid efter. Blomsten i denne Tak var dens Slutningspassus, hvori Generaldirectoratet forsikkrede, at det „altid vilde bevare dem (Lægerne) i hædrende Erindring“. Denne Tak har desværre ved den lange Tid, det varede, inden den kom, og derved, at den først kom ved Tryk udenfra, ikke megen Værdi. Den gjorde samme Indtryk, som det maa gjøre paa den Fremmede, naar Forældrene sige til Barnet: „Gaa hen og buk pænt for den fremmede Mand og giv ham Haanden!“ — Det var Tøk, der græd med tørre Øine ved Balders Død.

Generaldirecteuren havde iøvrigt med Lethed kunnet finde god Leilighed til at bevidne Lægerne sin personlige og umiddelbare Tak, nemlig selve Ulykkesnatten, da der, kort efterat Ulykken var skeet, gik Befordring paa Banen (Trolli) for at afhente ham til Ulykkesstedet. Men det siges almindeligt — og det har ogsaa været paastaat offentligt i Bladene, uden at være blevet dementeret hverken i Almindelighed eller i Detail — at Trollien holdt en rum Tid udenfor hans Sommeropholdssted paa

Fuglsang ved Lyngby, inden han viste sig, og at alle paastrængende Foranstaltninger efter Ulykken vare trufne, da han endelig kom til Gjentofte.

Forøvrigt vil det vistnok være disse Læger, der med den Resoluthed og Menneskekjærlighed, som udmærker den danske Lægestand, øieblikkeligt stillede sig til Disposition for deres forulykkede Medmennesker, temmelig ligegyldigt, om Generaldirectoratet hædrer dem med sin Erindring eller ikke. Men de kunne i hvert Fald være sikre paa, og ville maaskee glæde sig mere ved, at det danske Folk ikke vil glemme dem.

VI.

De Svagheder, hvoraf Bestyrelsen af Statsbanerne, siden Sammenslutning af de jydsk-fyenske med de sjællandske Baner fandt Sted den 1. October 1885, lider, ere da efter mit Skjøn følgende:

- 1) Utilstrækkelig Sagkundskab hos Generaldirecteuren og hans Hovedraadgivere;
- 2) altfor megen Lovgivning og altfor hyppige Forandringer af det Bestaaende, ikke blot af regulative Bestemmelser, men ogsaa ved nye Anlæg og Forandringer af bestaaende Anlæg;
- 3) Mangel paa Evne til at indgyde Jernbanepersonalet enten Respect eller Hengivenhed til Gavn for Tjenesten;
- 4) ufuldkomment udviklet Retfærdighedssands. Man maa vel forudsætte, at Bestyrelsen ønsker at øve Ret-

færdighed, men man maa samtidigt beklage, at den synes at have særligt vanskeligt ved at finde den*).

Det er disse Svagheder, der øve saa uheldige Virkninger, at den offentlige Mening, udtalt gennem Pressen umiddelbart efter Gjentofteulykken, maa siges at have truffet det Rette ved at lægge det indirecte Ansvar for denne Ulykke paa Bestyrelsen. Hertil kommer endnu:

5) Det mere directe Ansvar, Bestyrelsen har ved at lade Personalet ved Maskinerne arbeide med et Apparat, der i flere Tilfælde har viist sig ubrugeligt, medens dets Paalidelighed og altid tjenstdygtige Stand er af største Vigtighed for Togenes og de Reisendes Sikkerhed. Det er det saakaldte Vacuumsapparat til Bremsning. Enten det nu er, fordi selve Systemet ikke duer, eller fordi Fabrikanterne have leveret et slet Fabrikat, kan jeg ikke have nogen Mening om, men efterat det oftere tidligere, og bl. A. ved det Tilfælde, der hændte paa Slagelse Station nogen Tid før Gjentofteulykken, havde viist sig, at dette Apparat svigtede, burde enten Systemet være opgivet eller Apparaterne være underkastede et grundigt Eftersyn, saaledes at man kunde benytte dem med fuld Tryghed for deres Paalidelighed. Saa kunde maaskee Ulykken ved Gjentofte Station være undgaaet.

*) Her kan tilføies et Exempel, der er glemt ovenfor under blandede Historier: Der gives Contoirchefer, der erholde personligt Tillæg eller, som det pudsigt nok hedder i Statsbanesproget, „Bestillings“tillæg for Arbeide, der udføres af Assisterter i deres Contoirer, og som altsaa ikke giver dem (Cheferne) det Allerringeste at „bestille“. En Contoirchef oppebærer et Tillæg af 900 Kr. aarligt „for Kjøb og Salg af Møbler, Contoirinventarium o. s. v.“ (!)

Naar derfor Hs. Excellence, Hr. Conseilspræsident Hørring, ved Aabningen af Kystbanen reiser sig og udbringer en Skaal for Hr. Generaldirecteur Tegner, hvori han tolker denne sin Anerkjendelse for den „Omsigt og Dygtighed, hvormed han leder Bestyrelsen af Statsbanerne“, saa synes det, som om denne Anerkjendelse uden Skade kunde have været udsat til et senere Tidspunkt, naar Generaldirecteuren i Virkeligheden havde lagt disse Egenskaber for Dagen, og man forbauses over, at Hr. Hørring i den korte Tid af et Aar (Ingerslev døde i April 1896), hvori han var Indenrigsminister, skulde have kunnet gjøre Erfaring om de Egenskaber, han saaledes tillægger Generaldirecteuren, saavelsom over, at han anseer et Tidspunkt, da der har reist sig alvorlige og vægtige Indsigelser mod Statsbanebestyrelsen, for passende til at aflevere denne Anerkjendelse. Men naar man holder sig klart, hvad ovenfor er sagt om den indenrigsministerielle Sagkundskab overhovedet (se S. 50—51), og at Hr. Hørring kun har siddet eet Aar, hvori han kun har kunnet erhverve en ringe Deel af denne ringe Sagkundskab, vil bemeldte Anerkjendelse jo ganske tabe sin Betydning. Thi $\frac{0}{p}$ er og bliver jo Nul.

Slutning.

De, der interessere sig mere for personlige end for saglige Grunde, ville vel spørge, hvad der bevæger mig til at tage Ordet i denne Sag. Dem kan jeg svare med faa Ord: Anch'io son pittore, 3: udlagt: Ogsaa jeg er udrangeret Sjællænder, afskediget uden Sang og Klang,

næsten paa graat Papir, efter langt over en Menneskealders Tjeneste. At dette muligvis, mig selv meer eller mindre bevidst, har kunnet medvirke til at give mig Impuls, skal jeg, ufuldkomment Menneske, som ogsaa jeg er, ikke benægte. Men til denne min Ufuldkommenhed hører igjen at søge Sandheden og at nære en vis gammeldags Respect for Retfærdigheden. Man har en Overbevisning. Naar man overhovedet er saaledes beskaffen, at man har Interesser, danner man sig en Mening om de Forhold, hvormed man har at gjøre; jo længere man har med disse Forhold at gjøre, jo mere fæstner denne Mening sig, og tilsidst bliver den til en bestemt Overbevisning. Det er Noget, man ikke selv kan gjøre for. De Grundforestillinger, man har om de høiere Hensyn, der bør gjøre sig gjældende i Samfundslivet, tage, om man saa vil, Magten fra En, og det bliver noget ganske Underordnet, at det tilfældigvis er denne bestemte Person, in casu mig, gennem hvem Overbevisningen udtaler sig. Min Mening om Statsbanebestyrelsen har begyndt at danne sig meget snart efter Sammenslutningen af de danske Statsbaner, og den har i Aarenes Løb, langt fra at aftage, tvertimod vundet i Styrke. Til sidst blev den mig saa paatrængende, at jeg ikke kunde holde Stand imod den, og jeg er ikke langt fra at tro, at det vilde have været ligefrem skadeligt for mit Helbred, om jeg, efter at have nærret den og seet den voxe nu i 12 Aar, skulde have spærret den inde længere. Jeg tænkte da: „Dette skal siges; saa være det da sagt!“

Der vil være dem, der ville beskylde mig for Illoyalitet ved at blotte Statsbanernes Brøst. — Passiar! — Jeg skylder ikke Statsbanebestyrelsen Noget, men jeg er saa ubeskeden at antage, at jeg snarere skylder Publi-

cum ikke at lade min Mening om Jernbanernes Bestyrelse for evigt hvile i Erebos's Skjød. Jeg maatte afgaae paa en Tid, da jeg endnu — som den Dag idag — var i Besiddelse af fuld Arbeidsevne, og skjøndt jeg havde tjent i 23 Aar i den temmelig fremskudte Stilling som Contoirchef i de sjællandske Jernbaners (ganske vist kun de sjællandske Jernbaners) Secretariat og derefter i andre ligestillede, om end ikke fuldt saa vigtige Stillinger i henved 17 Aar, saa at jeg i det Hele havde en Tjenestetid af henved 40 Aar, blev jeg ikke i nogen Henseende begunstiget ved min Afgang hverken med Titel eller Ordener som saa mange andre Jernbaneembedsmænd, dels afgaaede, dels endnu fungerende, der ikke mig vitterligt havde noget særligt Krav paa disse Udmærkelsestegn. Jeg veed endog een, der efter 25 Aars Tjeneste, i hvilken han hovedsagelig kun havde solgt Billetter, afgik med Titel af Kammerassessor, Krigsraad eller saadant noget. Det er ikke, fordi jeg er særligt lysten efter Titler, men fordi det ikke at modtage den Orden eller den Titel, der nu engang sædvansmæssigt følger med Stillingen, er som en Klik, man har villet sætte paa den Enkelte. Ja, ikke engang saa meget som et Frikaart til Kjørsel paa Banerne fandt man mig værdig til, da jeg afgik. Var man maaskee bange for, at jeg skulde faae for meget at see og at vide, naar jeg havde fri Adgang til Banerne og Stationerne?

Jeg har den Svaghed, at jeg endnu interesserer mig for den Etat, jeg i saa mange Aar har tilhørt. Denne Interesse har rigtignok to Sider, en positiv og en negativ. Den første omfatter aldeles fortrinsvis Tiden indtil 1. October 1885, den sidste derimod Perioden

efter dette Tidspunkt, thi af det hele Bestyrelses-Leben siden dette har jeg aldrig følt mig opbygget, men kun tirret. Men denne sidstnævnte, negative Interesse har det Eiendommelige ved sig, at den i dette Tilfælde er bleven nok saa levende som hin. Den vilde have et Udtryk, og hvor længe jeg end holdt igjen, blev den dog ved at trænge paa, saa at jeg tilsidst ikke havde Andet at gjøre end give efter.

Jeg kunde simpelthen ikke tie. Derfor talte jeg.



-75

Paa Karl Schönborgs Forlag er udkommet:

Richard Petersen:

Henrik Steffens. Et Livsbillede. Med et Billede af Steffens.
1881. 6 Kr., indb. 7 Kr. 75 Øre.

Matthias Claudius og hans Vennekreds. Med et Billede af
Claudius og hans Venner. 1884. 6 Kr., indb. 7 Kr. 75 Øre.

Georg Forster. Et Blad fra Oplysnings- og Revolutionstiden.
Med et Billede af Forster. 1885. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.

Thomas Kingo og hans Samtid. Med et Billede af Kingo og
en Afbildning af Gravmælet i Fravgde Kirke. 1887. 6 Kr.
50 Øre, indb. 8 Kr. 25 Øre.

For hundrede Aar siden. Skizzer af Livet i Danmark 1788.
Med et Titelbillede. 1888. 2 Kr. 25 Øre, indb. 3 Kr. 25 Øre.

Mindeskraft om Bernhard Severin Ingemann i Hundredaaret
efter hans Fødsel. Med to Billeder af Ingemann. 1889.
3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.

Jung-Stilling. Et kristeligt Levnedslob. Med et Billede af Jung-
Stilling. 1890. 3 Kr. 25 Øre, indb. 4 Kr. 50 Øre.

Minder fra Øresundskysten. Historiske Skildringer. 1891.
3 Kr. 50 Øre, indb. 4 Kr. 75 Øre.

Fredrika Bremer. En nordisk Kvindes Liv og Gerning. 1892.
4 Kr., indb. 5 Kr. 25 Øre.

Fire Livsbilleder. 1894. 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre.

Fra det svenske Kirkeliv i de sidste hundrede Aar. Nogle
Person- og Tidsskildringer. 1895. 4 Kr., indb. 5 Kr. 50 Øre.

Frederik Barfod. 1897. (Under Pressen.)

Nathan den Vise. Dramatisk Digt af G. E. Lessing. Oversat af
H. C. Roede. Med en orienterende Indledning af Richard
Petersen samt med et Billede af Lessing. 1884. 3 Kr. 50 Øre.