

særlige Uheld, f. Ex. at der kommer Bræk paa Maskinen, eller et eller andet Tilfælde indtræder, skal man ofte forstaafe en Maskine andetsteds fra. Det indtraf saaledes for kort Tid siden, at der kom Bræk paa Maskinen tæt vestenfor Struer, og da kunde Maskinen fra Struer ikke føre Toget til Esbjerg, men man maatte hente en Maskine fra Esbjerg, altsaa omtrent 17 Mil borte. Hvad angaaer Godsvoagnene, saa kunne de, der bruges paa sværtbyggede Baner, ikke gaa ind paa de letbyggede Baner, om de end nok for Sporets Skyld kunde gjøre det; men Sagen er, at de ikke maa have den Vægt paa de letbyggede Baner, som de maa have paa de sværtbyggede. De fleste Godsvoagne, vi have, have en Bæreevne af 18,000 Pund, men de maa ikke komme ind paa de letbyggede Baner med større Vægt end 12,000 Pund, saaledes byder nemlig Jernbanens Reglement. Naar en Godsvoagn altsaa kommer fra Aarhus og skal til Esbjerg, kan den ikke have fuld Last længere end til Runderskov, og den maa altsaa enten kun belæsses med omtrent det Halve af det, den kan bære eller rumme, eller ogsaa skal man have mindre Vogne for Trafiken mellem Aarhus og Esbjerg. Hvad Kulforbrugen angaar — Olieforbrugen har heller ikke saa ganske ringe Betydning — er Forholdet det, at en mindre Maskine med et lille Tog bruger omtrent lige saa meget Kul, som en større Maskine bruger endog med et dobbelt saa stort Tog. Naar en Maskine trækker et mindre Tog paa 20 Vogne, forbruger denne Maskine næsten lige saa meget Kul, som en stor Maskine, der trækker det dobbelte Tog paa 40 Vogne. Forholdet er det, at den større Maskine forbruger 130 Pund Kul i Timen, medens den mindre Maskine forbruger 115 Pund Kul. Jeg sætter f. Ex., at et Tog gaar fra Hølstebro til Esbjerg, saa vil det, hvis det blev trukket af en større Maskine, kunne bestaa af c. 40 Vogne; men nu skal det kun være en mindre Maskine, og saa kan den kun trække et Tog paa c. 20 Vogne; men den store Maskine, som vil kunne trække 40 Vogne, vil ikke forbruge mere end en Lønde Kul mere end den lille Maskine, som kun kan trække 20 Vogne. Forholdet er ganske vist anderledes, hvis det er mindre Tog, hvis det er saa smaa Tog, som paa 6 Vogne; thi da vil Forholdet være gunstigere for de mindre Tog end for de større. Det er imidlertid klart nok, at det for Trafiken i det Hele taget er meget uheldigt med de smaa Tog. Naar man altsaa vil benytte disse smaa Maskiner, saa skal man, hvor Trafiken er stor, for at transportere den Varemengde, der skal befordres, enten bruge to Maskiner, hvorved Forbrugen af Kul bliver meget større, thi man maa huffe paa den betydelige Mængde Damp, der maa slippe bort, saavel ved Afgangen som ved Tilgangen til Stationerne, eller ogsaa skal man have Extratog. Jeg vil anføre, at hvad Banerne Esbjerg—Runderskov og Esbjerg—Hølstebro angaar,

da har det været fornødent at bruge 188 Extratog i Sommermaanederne fra Juni til September, det vil sige, gjennemsnitligt for hver Maaned 47 Extratog, hvilket bliver for hver Dag endog af og til 2 Extratog. Man maa erindre, at hvis man havde flere Maskiner, kunde man med det samme Kulforbrug trække det samme Tog som med to Maskiner eller et mindre Tog med en mindre Maskine og desforuden et Extratog. Man vil saaledes se, at disse Extratog drage en betydelig Kapital ud af Statskassen, uden at der kommer tilstrækkelig Erstatning derfor. Den Mængde Kul, som Extratogene forbruge, kan man sige gaar rent til Spilde; Olieforbrugen er heller ikke saa lille; dertil kommer Slidet baade paa Maskiner og Vogne, som ogsaa paa Banen selv, og endelig skal der et meget betydeligt Personale til, eller og skal det tilstedeværende Personale have en betydelig Extratogdgjørelse, der, som Regnskabet vil udvise, ikke løber op til saa ganske lidt, eller ogsaa skulde man da saaledes knibe paa de Godtgjørelser, der gives Betjentene, at disse blive daarlig tjente dermed. Det er f. Ex. faktisk, at en Leddevogeter, for den Uleilighed at staa op om Natten og passe Leddet for et Extratog, kun faar 4 Stilling. Disse Leddevogetere ere i det Hele taget meget daarligt aflagte, Konen skal passe Leddet, Manden skal gaa i Arbejdskolonnerne, saa længe det er lyst, hvorfor han vel faar en 5 Mark, hvorefter der imidlertid skal fradrages ikke saa lidt til en trungen Sygeforsikelse, og hertil kommer, at disse Leddevogetere ikke have nogen som helst Ud-sigt til Forfremmelse. Her maa jeg maaske tillige bemærke, at Finantsubvalget i sidste ordinære Samling henledede den ærede Ministers Opmærksomhed paa det Tillæg, der blev tildelt de andre lavere Bestillingsmænd ved Banen, men Leddevogeterne fik ingen Godtgjørelse, de fik intet Tillæg. Jeg veed i det Mindste saameget, at Leddevogeterne i Ribe Amts anden Valgkreds ikke have faaet noget Tillæg. Hvis man nu vilde sige, med Henfyn til Trafiken i det Hele taget paa Esbjerg—Runderskov og Esbjerg—Hølstebro Banerne, at fordi denne er saa betydelig nu, er det ikke givet, at den vil vedblive at være saa betydelig, saa maa dertil bemærkes, at Trafiken faktisk stadig har været i Tiltagende. — Hvad nu angaar Udgifterne ved at bygge de let byggede Baner i Sammenligning med at bygge de svært byggede Baner, saa er det jo bekendt, at de danske Selskaber, der have bygget de let byggede Baner, have tabt Betydeligt, medens det engelske Kompagni, der byggede de svært byggede Baner, tjente meget Betydeligt. Jeg antager det nemlig for givet, at man kan gaa ud fra, at det høie Indenrigsministerium selvsjælgelig har varetaget Statens Interesser ved Afslutningen af de forskellige Kontrakter med de vedkommende Entrepreneurer, saa at Kontrakterne om let byggede og svært byggede Baner ere forskjelligt affattede, men stabigt afsluttede med Statens Interesse for