

sig lige saa veltilfreds, nemlig en Ordning med et Laan, som dog vist ikke absolut behøvede at være rentefrit. Jeg spørger: Hvad Anledning er der egentlig til saadan at bringe ligefrem pekuniære Ofre for at fremme Eshjærgs Udvikling? Det ser jeg ikke. Alt, hvad der foregaar i Eshjærg, er dog egentlig nærmest det, at Byen lever af at vokse. Det vil med andre Ord sige: den vokser, fordi der er en hel Del Mennesker, der leve af at gøre Byen stor, leve af at bygge. Somme købe Byggegrunde og sælge dem igen maaste efter en Maanedes Forløb og tjene 100 eller flere pCt. — jeg ved ikke, hvor meget det er; men jeg ved, at den Slags Spetulation gaar meget raff i Eshjærg, og jeg har en vis Følelse af, at det ikke vilde være til nogen Stade for Eshjærg, om det gik lidt mere langsomt.

Det sidste Punkt, jeg gerne vilde berøre, det skal jeg komme meget hurtigt over, det er Statsbanedriftens Budget, som findes henholdsvis paa § 6 og § 27. Jeg vil selvfølgelig ikke begynde paa at fordybe mig deri paa denne Tid af Dagen, for saa vilde det være meget for længe, men der er blot et enkelt Punkt, jeg vilde berøre, nærmest for at rette en Hensigtning til det Udvalg, der selvfølgelig faar med Finansloven at gøre. Der er paa § 6 forlangt en Forøgelse af Personalet med i alt, hvis min Optælling er rigtig, 217 Mand. Det synes jeg er lidt rigeligt. Jeg skal indrømme, at der er adskillige Punkter, hvor en Forøgelse vist ikke kan undgaaes. Der er blandt andet en Klasse af Ryansættelser, som jeg absolut vil anbefale, det er den foreslaaede Udvidelse af Antallet af Togførere i Jylland og paa Fyn med 25. Det er kun en almindelig Rytærdighedshandling, fordi der, som det ogsaa oplyses i Motiverne, og som jeg ogsaa meget vel erindrer fra den Tid, vi behandlede Statsbaneloven, fra gammel Tid er en hel Del Postmestre i Jylland, der køre som Togførere. Det er noget, som jeg er enig med Statsbanedriften i, at det ikke er hensigtsmæssigt at forlange et Arbejde af en Mand uden ogsaa at yde den derfor normerede Løn; det er ikke hensigtsmæssigt og heller ikke korrekt at lade Postmestre med den lavere Gage gøre Togføretjeneste uden at give dem den dertil hørende højere Gage. Jeg er altsaa enig i, at de 25 Mænd bør ansættes; derved afaar 18 Postmestre, det vil sagtens med andre Ord sige, at der er 18 Postmestre, som forfremmes til Togførere; trækker man dette Tal fra det hele Antal, som ellers er 235, saa bliver Tallet 217, og deraf er der, saa vidt jeg kan se, intet andet egentlig nyt Tjenestehverv end det Per-

sonale, som er ansat paa Dampfærgerne mellem København og Malmø, og det er, for saa vidt jeg har talt rigtigt, 29 Personer. Den effektive Forøgelse af det tidligere Personale synes altsaa at blive 217 ÷ 29 ved den ny Færge = 188, og jeg vil da henstille til Finansudvalget, at se lidt efter, om der ikke var adskillig Grund til at anvende Kritik der, for jeg synes nok, det er et meget stort Tal. — Saa er der endnu paa § 27 et eneste Punkt, jeg skal nævne. Der er som bekendt forlangt en meget stor Sum til Anskaffelse af nyt rullende Materiel; det skal jeg ikke sige noget om; det kan gerne være, det behøves. I alt Fald er der ingen Tvivl om, at man behøver en stor Forøgelse af Godsvogne og vistnok ogsaa Personvogne. Men om der behøves en saa stor Forøgelse af Lokomotiver, er jeg i Tvivl om; men det skal jeg ikke komme nærmere ind paa. Men der er et andet Formaal, hvortil der kræves et Beløb af 640,000 Kr. Det er til Omdannelse af de nu brugelige Vakuumbremser til kontinuerlige. Der siges i Motiverne — jeg skal ikke søge det op nu, det vilde kun trække Tiden ud — at da man i Firserne indførte den almindelige Vakuumbremse, da var den den mest brugte, og det var den gauste naturlige Overgangsform til den kostbarere og mere moderne kontinuerlige Vakuumbremse. Ja, det er til en vis Grad rigtigt, jeg er i alt Fald fuldkommen enig i, at man skal bort fra Vakuumbremsen og over til det foreslaaede System. Men det, jeg er uenig med Statsbanedriften i, er det Overgangstadium, som har kostet adskillige Hundredetusinde Kr., og som man meget vel den Gang kunde og vistnok ogsaa burde have undgaaet, idet det slet ikke var saaledes, at man ikke den Gang kendte kontinuerlige Bremses, Striden stod vistnok den Gang imellem den almindelige Vakuumbremse og den saakaldte Westinghausenske kontinuerlige Luftbremse. Denne sidste har saa aldeles taget Overvægten i Amerika og i England, at Vakuumbremsen var allerede den Gang saa godt som stubbet ud, og det af meget gode og gyldige Grunde, de samme Grunde, som nu gøre, at vi ville gaa over til den kontinuerlige Bremse. Forskellen mellem de to Bremsesystemer er den meget betydelige, at naar der paa Vakuumbremsen sker et Brud, eller naar den overhovedet kommer i Uorden, saa at den ikke fuldt ud kan funktionere, som den skal, saa kan der overhovedet ikke bremses, saa løber Toget løbst. Vi have jo set et Eksempel herpaa ved Klampenborg, da man førte op i Jordvolden og førte Lokomotivføreren ihjel. Derimod har den kontinuerlige Vakuumbremse